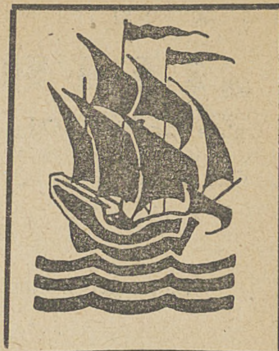
Cena numeru 50 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDANSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 2 (21) | Gdynia, luty 1948 r. | Rok III

Inż. Witold Urbanowicz.

Perspektywy rozwojowe przemysłu stoczniowego w Polsce

Strukturalne znaczenie przemysłu stoczniowego

A. ZNACZENIE STRUKTURALNE STOCZNI DLA ŻEGLUGI jest niewątpliwie olbrzymie i da się podzielić na kwestię budowy floty handlowej wzgl. jej odnowienia i kwestię stałego utrzymania jej stanu technicznego i jej gotowości do pracy.

Rozbudowa jakiejkolwiek żeglugi wymaga zorganizowania podstawy rozwojowej we własnym przemyśle stoczniowym i trudno sobie wyobrazić dużą flotę handlową całkowicie zakupioną lub zbudowaną za granicą, jest to w zasadzie możliwe. Uzależnienie budowy floty od własnych stoczni jest bardzo duże, lecz winno ono objawiać się w granicach słusznych, tzn. jeżeli istnieją w danym kraju dostateczne możliwości rozwinięcia przemysłu stoczniowego i jeżeli w zasadzie może on oprzeć się współzawodnictwu obcych ośrodków.

Można naszą flotę handlową postawić jako przykład floty stworzonej bez własnych stoczni i może na upartego rozwinęłaby się ona do owych postulowanych 300 czy 400 tysięcy ton rejestrowych brutto, lecz nie trzeba uzasadniać z jaką działoby się to szkodą dla finansów i gospodarki narodowej. Taki sposób rozbudowy floty nie mógłby być zapewne usprawiedliwiony korzyściami jej posiadania.

Coprawda w okresie obecnej pośpiesznej odbudowy floty w wielu państwach po stratach wojennych, widzimy bardzo różne drogi dojścia do tego celu.

W. Brytania nie tylko odbudowuje swą flotę we własnych stoczniach, lecz buduje duży tonaż na zamówienia obce. W okresie wojny uruchomione były stocznie, które przed wojną już były nieczynne, a po wojnie biorą one jeszcze udział w olbrzymim programie produkcyjnym, który sięga 4 milionów BRT rocznie.

Francja nie czeka na całkowitą odbudowę swego, poważnie zniszczonego przemysłu okrętowego i buduje wielką część swego programu trzyletniego w stoczniach brytyjskich i wielu innych.

Szwecja wysunęła się na przodujące miejsce, budując dla siebie i obcych z portfelem zamówień, wypełnionym na parę lat najbliższych. Powstała tam nawet przed rokiem nowa duża stocznia.

W czasokresie obu wielkich wojen zaszły różne przemiany w światowym budownictwie okrętowym, jeśli chodziło o jego koniunkturę rozwojową. Żegluga światowa doznawała stałego wzrostu od początku naszego wieku do wybuchu pierwszej wojny. Wzrost ten wyrażał się średnią cyfrą 4% rocznie, był to stały wzrost zapotrzebowania nowego tonażu na skutek rozwoju handlu morskiego, a dla przemysłu stoczniowego był to wzrastający „cykl handlu". Renowacja floty na skutek przekroczenia granicy wieku przez statki była zjawiskiem raczej ubocznym i postępowała równomiernie.

Wielkie straty w tonażu na skutek I-ej wojny światowej wywołały niejako nowy „cykl odbudowy", wielki program, który przez trzy następne lata przeciążał stocznie pracą.

Jednak stocznie w dalszym okresie powojennym napotkały spadek wzrostu rozbudowy tonażu światowego. Od roku 1922 do 1929 wzrost ten ograniczył się razem do 8%. Ponadto wojna rozwinęła poważnie technikę okrętową i warunki bezpieczeństwa na morzu, co, aczkolwiek ogólnie bardzo korzystne, spowodowało spadek zapotrzebowania nowego tonażu. W okresie międzywojennym widzimy więc wahania koniunktury dla stoczni i w zależności od spadku „cyklu

odbudowy" i skoków „cyklu handlu", które się na siebie niejako nakładały, powodując m. innymi depresję w latach 1931—35.

Druga wojna światowa ponownie zrobiła wielki wyłom w tonażu światowym i oto znów stocznie wszystkich państw morskich mają swój „cykl odbudowy", wielką koniunkturę jeszcze na lat parę. Czy jednak normalny „cykl handlu" zacznie absorbować stocznie dostatecznie — należy wątpić. Mamy dalszy postęp techniczny, niespotykany przed wojną. Budowane obecnie liniowce towarowe często przewyższają nowoczesną i starannie przemyślaną budową i szybkością dawniejsze liniowce pasażerskie. Ostatnie szwedzkie motorowce „Scattle" i Nimbus" rozwijają szybkość roboczą do 19 węzłów — to właściwie więcej niż nasz „Batory".

Takie statki nieprędko będą musiały być zastąpione przez nowe i ten postęp znów musi zredukować zapotrzebowanie pracy stoczni.

Wybitny znawca spraw budownictwa okrętowego Sir Amos L. Ayre, określa światową zdolność produkcyjną stoczni na 9 milionów BRT rocznie. Z drugiej strony przy utrzymaniu tonażu światowego w granicach 80 milj. BRT należy przyjąć średnie zapotrzebowanie nowego tonażu na około 2,5 milj. BRT rocznie, a więc przeszło trzykrotnie mniejsze niż możliwości produkcyjne. Oczywiście cyfra ta dozna wielu wahań od 1 — 4 milj. BRT zależnie od fluktuacji „cyklu odbudowy" i „cyklu handlu", lecz w konkluzji twierdzi Sir Amos Ayre, czeka nas ostra konkurencja zarówno w budownictwie okrętowym, jak i żegludze, ostrzejsza niż przed rokiem 1939. Aczkolwiek prawidłowe przewidywanie jest w chwili obecnej zbyt trudne, jedno jest pewne, że stocznie światowe muszą być przygotowane na przyjęcie tego ciężkiego okresu przez osiągnięcie najwyższej wydajności w każdej dziedzinie pracy, jest to poniekąd kwestia ich życia.

Wszystko jednak przewidujemy na nieco dalszą przyszłość.

Znaczenie przemysłu stoczniowego dla żeglugi wystąpiło jaskrawo obecnie, kiedy pomimo wyścigu budowy nowych jednostek, żegluga światowa wciąż nie jest dostatecznie uzupełniona. Ponadto następują pewne przesunięcia w potencjale transportowym poszczególnych flot, gdyż państwa poprzednio mało aktywne w transporcie morskim dziś dążą do przewozu własnymi statkami do 50% swego importu i eksportu. Tracą na tym oczywiście stare państwa morskie, których floty zaspakajały potrzeby innych, np. flota brytyjska wynosiła w roku 1939 około 26% światowej, dziś wynosi około 20%, widzimy natomiast powstawanie floty szwajcarskiej i to drogą zamówień nowych statków.

Przechodząc do stoczni polskich, musimy podkreślić zasadnicze różnice w stosunku do obcych w zakresie rozwoju i możliwości produkcyjnych, a także odmiennych założeń pracy, wynikających z gospodarki planowej oraz ekspansji handlu morskiego. Wydaje się, że szeroka rozbudowa naszej floty handlowej nie ma obecnie żadnych szans zagranicą, gdyż zarówno ze względów finansowych, jak i przemysłowo-gospodarczych jest to, poza pewnymi wyjątkami, nieracjonalne, nie biorąc już nawet pod uwagę trudności na skutek wahań nastrojów politycznych i obciążenie obcych stoczni własnymi zamówieniami.

Jest zbyt wiele zmiennych czynników na rynku międzynarodowym, żeby oparcie na nich naszego planu gospodarczego na odcinku żeglugi było możliwe bez dużego ryzyka.

Jednolite ujęcie planu dla żeglugi i stoczni przy ścisłej współpracy obu tych odcinków, może zapewnić wykonanie programu morskiego i tu właśnie przemysł stoczniowy ma dla żeglugi znaczenie kapitalne. Racjonalne rozwiązanie problemu naszego tonażu nastąpić może na terenie wewnętrzno-krajowym, przy czym wyjątkiem będą tylko wypadki szczególnie trudnych typów statków specjalnych, których budowa może być uplasowana w stoczniach zagranicznych, względnie jeśli pewne wytyczne rozwojowe żeglugi, wymagać będą niezwłocznego obsadzenia pewnych linii przez tonaż nabyty na najkrótszej drodze. Nawet w naszych warunkach musi obowiązywać zasada słusznych i ekonomicznie uzasadnionych granic uzależnienia rozbudowy floty od przemysłu krajowego. Granice te jednak w naszych warunkach obejmują praktycznie prawie cały zakres budowy statków handlowych.

Znajduje to swój wyraz w ramowym programie na lat pięć, który niedawno został zdefiniowany przez Ministerstwo Żeglugi. Plan ten obejmuje nieomal wszystkie typy i wielkości statków, wyjątek stanowią w zasadzie tylko duże tankowce jako typ w obecnej chwili jeszcze za trudny do budowy w kraju, a ponadto potrzebny niezwłocznie, oraz kilka drobniejszych jednostek.

Tak więc w budowie naszego tonażu, stocznie nasze mają dla żeglugi znaczenie zupełnie zasadnicze, jako tworząca się baza rozwojowa.

Dalej rola stoczni w operacji odnowienia tonażu przestarzałego jest równie poważna. W tym bowiem wypadku zadanie jest uproszczone, ponieważ potrzeby linij funkcjonujących a także odpowiednie typy i ilości statków są łatwe do ustalenia. Najistotniejsza jest jednak możliwość przedwczesnego zaplanowania operacyj renowacyjnych, co pozwoli stoczniom gładko wprowadzić je do swego planu produkcyjnego i zapewnić sobie dostawy maszyn i materiałów.

Ten odcinek przypaść powinien całkowicie własnemu przemysłowi stoczniowemu do wykonania, a zatem i tu widzimy kapitalne znaczenie tego przemysłu dla żeglugi.

Nie wolno nam pominąć odrębnej dziedziny rybołówstwa morskiego, dla którego przemysł stoczniowy dostarczyć musi przynajmniej części tonażu większego. Początek został zrobiony przez zawarcie umowy o budowę pierwszego trawlera oraz przewidziane serie dużych kutrów (lugrów) rybackich w latach 1949 i 1950. Sądzimy, że po pierwszym zaspokojeniu potrzeby tonażu dla połowów dalekomorskich drogą zakupów, co dało konglomerat typów i wartości niejednokrotnie dość wątpliwych, rybołówstwo nasze oprze się na stoczniach, doceniając zalety przemyślanej, programowej budowy statków optymalnych dla naszych warunków.

Stawiając zasadę rozwoju stoczni przede wszystkim dla potrzeb wewnętrzno-krajowych, przeprowadzimy próbę szacunkowego ujęcia, przewidywanego zapotrzebowania tonażu, przeciwstawiając mu zakres możliwości produkcyjnych przemysłu stoczniowego.

Opierając się na poprzednich dyskusjach i autorytatywnych wypowiedziach, przyjmujemy górną granicę tonażu naszej floty handlowej na 300 tysięcy BRT jako najniższy i odejmujemy tonaż pełnomorski obecnie posiadany w wysokości około 160 tysięcy BRT. Od pozostałych do wybudowania 140 tysięcy BRT odjąć należy tonaż wysoko wyspecjalizowany do ulokowania za granicą w ilości okrągło 20 tys. BRT, zatem dla własnego przemysłu stoczniowego pozostaje około 120 tys. BRT. Tyle tonażu nowego.

Następnie ujmiemy szacunkowo potrzebny tonaż renowacyjny, przyjmując 20-letnią amortyzację statków.

Już obecnie mamy w stanie naszej floty 16 jednostek o wieku przynajmniej 20 lat, z czego niektóre sięgają wieku 40, a nawet ponad 50 lat. Po latach dziesięciu będzie takich jednostek powyżej 30-tu o tonażu około 100 tys. BRT.

Otrzymujemy więc łączną cyfrę szacunkową dla nowej budowy i renowacji floty — około 220.000 BRT, co odpowiada okrągło łącznej nośności 330.000 t. dw.

W programie dziesięcioletnim, stocznie musiałyby wybudować tylko **dla właściwej żeglugi po 33.000 t. dw. rocznie.** Do tego dodać musimy **potrzeby rybołówstwa z cyfrą orientacyjną 18.000 t. dw. oraz żeglugi kabotażowej około 6.000 t. dw.** Ponadto uwzględniając zapotrzebowanie portów na holowniki, tabor pogłębiarski itp. oraz prostsze jednostki wojenne i pomocnicze dorzucić wypada dalsze 6 000 t.dw.

Zestawiając wszystkie cyfry, otrzymujemy obciążenie własnych Stoczni, wyrażające się cyfrą **36.000 t. dw. rocznie w programie dziesięcioletnim.**

Przechodzimy z kolei do określenia zdolności produkcyjnej stoczni polskich, których przepustowość zależna jest od posiadanych urządzeń kapitalnych — ilości i przepustowości pochylni. Tu orientację daje nam ramowy plan produkcji, obejmujący w latach kolejnych następujący tonaż dw. wodowanych statków:

1948 — ca 5.000 t. dw.
1949 — ca 20.000 t. dw.
1950 — ca 27.000 t. dw.
1951 — ca 40.000 t. dw.
dalsze lata do 60.000 t. dw.

Cyfra 60.000 t. dw. jako granica rocznej zdolności produkcyjnej naszych stoczni była postulowana na podstawie obecnych możliwości technicznych z uwzględnieniem skromnego doinwestowania i była ona potwierdzona w wyniku ekspertyz specjalistów zagranicznych, jednak potencjał stoczni w terenie i urządzeniach powinien w zasadzie dopuścić do podwojenia tej cyfry przy ich medernizacji technicznych i organizacyjnych.

Zestawiając cyfry wyżej podane widzimy, że wykonanie założonego programu budowy nowego tonażu dla naszej żeglugi mogłoby nastąpić w terminie nieco krótszym niż 10 lat, a wykonanie średniej rocznej 36.000 t. dw. nastąpić może już na przełomie lat 1950/51.

Dalsze wykorzystanie zdolności produkcyjnych w granicach 10—20.000 t. dw. rocznie wkracza na odcinek działalności eksportowej przemysłu stoczniowego, o czym dalej.

Jeśli chodzi o żeglugę, to pozostaje do omówienia nader poważna dziedzina jej ścisłej współpracy z przemysłem stoczniowym, mianowicie remonty statków.

Każda flota musi być stale utrzymana w zdolności do ruchliwej i ciężkiej pracy, a statek jest organizmem wymagającym stałej opieki, która rozciąga się nad nim jeszcze w czasie budowy, prowadzonej pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego. Dalsze, stałe dokowania, odnowienia klasy i bieżące naprawy, nie mówiąc już o awariach, decyduje o rozciągłości i sprawności pracy statku i warunkują prospekcję floty jako instrumentu handlu morskiego.

Konieczność posiadania własnych baz remontowych, zdolnych do wykonywania najpoważniejszych prac nie wymaga uzasadnienia i tu przemysł stoczniowy ma nawet większe znaczenie strukturalne dla żeglugi niż na odcinku budowy nowych statków.

Koniunktura powojenna w dziale remontów i przebudowy statków pozostaje nadal wysoka na całym świecie.

Z jednej strony pośpiech i zakres prac dla doprowadzenia do porządku zdezelowanego wzgl. przebudowanego dla celów wojny tonażu, z drugiej zaś nawał nowych zamówień na stoczniach, wytworzyły zatory w remontach i stałe spóźnienia wykonania terminów. Cały szereg dużych linij żeglugowych do dziś nie może wprowadzić swych statków do ruchu, zwłaszcza w tonażu pasażerskim, którego brak na głównych szlakach świata jeszcze wciąż bardzo duży.

Na tle tych trudności, pogłębionych przez wąskie gardła w dostawie materiałów i komplikacje dewizowe, nie sądzimy, by żegluga nasza mogła obejść się bez stoczni polskich, mimo szeregu „chorób dziecięcych", przez które stocznie przejść muszą. W ciągu dwóch lat stocznie wykonały naprawy na statkach krajowych w ilości okrągło 900. Odnowiono klasę wielu statków, co było szczególnie trudne po okresie wojennych trudów i zaniedbań, oraz wykonano kilka remontów na miarę europejską („Sobieski", „Kraków", „Warta"). Dziesiątki wraków odbudowano i uruchomiono liczne jednostki portowe, rybackie i t.d.

Cała flota polska przeszła generalny przegląd na stoczniach i została postawiona w poprawnym stanie do pracy kosztem potężnego wysiłku.

B. ZNACZENIE PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO DLA PORTU I MIASTA.

Atrakcyjność dużego portu dla obcych statków polega poza dobrą organizacją całego aparatu przeładunkowego, wszelkimi ulgami i innymi udogodnieniami, również na możliwości dokonania napraw, co często musi być przez statki wykorzystane. Okręty szukają w porcie siedliska doków, dźwigów i warsztatów naprawczych, które zapewniłyby ciągłość pracy statku lub możność powrotu do Ojczyzny po doznanej awarii.

Nie wszędzie, gdzie są duże stocznie, powstaje duży port, lecz w dużym porcie powstają niezawodnie stocznie remontowe.

Goteborg ma największe stocznie szwedzkie, Newcastle on Tyne ma ich kilka, podobnie jak Rotterdam, Kopenhaga, Antwerpia czy Genua.

Nie tylko możliwości naprawcze obcych statków są ważne, lecz samo życie portu wymaga istnienia stoczni, by utrzymać w ruchu liczny tabor pogłębiarski, holowniczy i pomocniczy portowy.

Rola stoczni polskich zarysowała się dobitnie, gdy przystepujemy do pogłębienia części portu w Szczecinie i małych portów, dla ich uruchomienia. W chwili obecnej remont taboru czerpalnego nabrał kapitalnego znaczenia i na zlecenie Ministerstwa Żeglugi ma być wykonywany jako praca uprzywilejowana i terminowa. Tu więc niemal samo istnienie portu uwarunkowane jest istnieniem stoczni, która musi za wszelką cenę dać ów instrument pogłębiarski, a nawet dobudować potrzebne szalandy.

Nie należy ponadto zapominać, że stocznia jest równocześnie nie dużym warsztatem mechanicznym w porcie, który naprawi dźwigi, mosty, konstrukcje magazynów, dostarczy odlewów, urządzeń elektrycznych i wielu innych. Stocznia utrzymuje stałe pogotowie techniczne, znajduje się na miejscu i zawsze podtrzyma wysiłki portu, gdzie może to zrobić, a przecież każda pora roku narzuca swoje specyficzne zadanie techniczno-konserwacyjne całemu aparatowi portowemu.

Podobną rolę spełni przemysł stoczniowy w stosunku do miasta portowego, lecz nie tylko na tym polega jego znaczenie na tym terenie. Istnienie jego ocenić musimy z wielu przyczyn. Przede wszystkim korzyści, wynikające dla miasta z tytułu posiadania ciężkiego przemysłu: wpływy bezpośrednie do kasy miejskiej oraz poważne środki finansowe rozprowadzane przez przemysł stoczniowy wśród tysięcy swych pracowników. Wpływy z tytułu wielu rodzajów usług, które daje samo miasto wzgl. jego mieszkańcy. Dalej korzyści pośrednie na skutek lokowania się i powstawania licznych gałęzi przemysłu pomocniczego i rzemiosła dla potrzeb stoczni, która jest niezawodnym konsumentem ich produkcji, a nawet woli w zasadzie większość swych potrzeb złożyć na poddostawcę i tym różni się od innych przemysłów.

Gdańsk, jest u nas czołowym ośrodkiem stoczniowym, które zatrudniają tu okrągło 5000 pracowników, co oznaczałoby do 25.000 mieszkańców bezpośrednio opierających swe istnienie na stoczniach. Jest to poważny odsetek ludności miasta, lecz mimo to więź przemysłu okrętowego z miastem jest bardzo nikła. Miasto wydaje się wciąż być mało zainteresowane w usunięciu trudności, na jakie napotykają stocznie w związku z powiększeniem stanu zatrudnienia. Dziś sprawa ulokowania pracowników w odpowiedniej bliskości stoczni jest pozbawiona widoków powodzenia. Narazie tylko nasi planiści przewidują osiedla dla tego przemysłu, ale to dalsza przyszłość. Tymczasem pracownicy jeżdżą nawet z poza Gdyni, b. wielu jeździ z Sopot, Oliwy, Jelitkowa, obciążając i tak szczupłe środki komunikacyjne. Podobnie jest w dziedzinie usługowej i rekreacyjnej, kulturalnej i innych. Potrzebne są decyzje poważnych przesunięć ludnościowych w zespole GD z uwzględnieniem istnienia tu dużych stoczni, a przede wszystkim trzeba przełamać obojętność ze strony miasta.

C. ZNACZENIE STOCZNI DLA PRZEMYSŁÓW ZAOPATRUJĄCYCH.

polega na tym, że stocznia jest właściwie wielką montownią, która posługuje się wieloma wyrobami gotowymi i półfabrykatami różnorodnych gałęzi przemysłu, to też przemysł okrętowy z trudem pozostaje tani, gdzie brak jest rozległego zaplecza dostaw.

Problem materiałowy zawsze wywiera na rozwój stoczni decydujący wpływ i często był on główną przyczyną kryzysów lub dużych trudności mimo wysokiego poziomu technicznego stoczni. Dziś problem ten występuje w poważnej formie we Włoszech, niwecząc wysiłki wykorzystania pierwszorzędnych stoczni w dobie wielkiej koniunktury. Jest on również powodem trudności stoczni holenderskich, a nawet skandynawskich.

Z drugiej jednak strony powstanie i rozwój przemysłu stoczniowego pociąga za sobą rozwój szeregu przemysłów pomocniczych, bądź przez duże wymagania jakościowe ich wyrobów, bądź też wzbudza zapoczątkowanie nowych działów produkcji. Kraje o dużym przemyśle stoczniowym mają potężnie rozwinięte przemysły pomocnicze, pracujące niemal wyłącznie dla budowy statków. Można przytoczyć przykłady wielkich fabryk maszyn, silników, urządzeń elektrycznych, wind lub chłodni, fabryk znanych na całym świecie.

Chłonność przemysłu okrętowego jest olbrzymia, a narzucone warunki odbiorcze podnoszą jakość wyrobu, otwierając przemysłom pomocniczym możliwości eksportowe na poziomie światowym.

Przede wszystkim dotyczy to wyrobów hutniczych, które stanowią podstawę budowy statku. Stal okrętowa odpowiadać musi przepisom wytrzymałościowym klasyfikacji i jeśli dziś szereg hut polskich został uznany przez Lloyd's Register, jako pełnowartościowi dostawcy, to ma to znaczenie dla całego gospodarstwa narodowego, które musi czerpać zyski z eksportu tego, dziś wielce pożądanego w Europie, materiału.

Na drugim miejscu stoi przemysł maszynowy, któremu budownictwo okrętowe stawia olbrzymie wymagania. Maszyny napędowe i pomocnicze, jak zespoły elektryczne, wszelkie pompy, sprężarki, chłodnie oraz kotły, skraplacze i inne urządzenia, pracujące w trudnych warunkach na morzu, muszą być niezawodne i podlegają specjalnym przepisom budowy i nadzoru w pracy. Dostawa tych maszyn daje odpowiednią markę wytwórcy.

Nie sposób wymienić tu wszystkich gałęzi przemysłu pomocniczego, lecz gdy powiem, że od ciężkiej blachy na stępkę do serwetki i widelca musi on

wszystko dostarczyć na statek, staje się jasne znaczenie budownictwa okrętowego dla zaplecza kraju.

W tym właśnie kryje się duża rentowność pośrednia tego przemysłu i jego wpływ na życie gospodarcze poza właściwą produkcją statków. Rentowność pośrednia może być tak korzystna, że dla jej zwiększenia celowo zrzec się można rentowności buchalteryjnej stoczni w pierwszym okresie ich istnienia.

Dziś zagadnienie stali okrętowej uważać możemy za niemal rozwiązane w naszym kraju i niezadługo będzie to zapewne przedmiot zazdrości krajów dużo potężniejszych przemysłowo.

O wiele trudniej będzie z budową licznych rodzajów maszyn dla potrzeb stoczni. Pierwszy krok został zrobiony, ale nie prędko jeszcze przemysł krajowy stanie się uniwersalnym dostawcą. Problem ten nie może być rozwiązany bez uruchomienia specjalnej fabryki o dużym zakresie produkcji maszyn.

Dalsze trudności widzimy w dostawach specjalnego sprzętu nawigacyjnego, farb specjalnych, lin i łańcuchów oraz pewnych odlewów i innych wyrobów o typie morskim.

Zamierzona rozbudowa floty stosownie do omówionego planu wraz z działalnością remontową stoczni pozwala określić roczną konsumcję stali i odlewów na około 20.000 ton. Przewidujemy również budowę statków wzgl. kadłubów na obcy rachunek, co powiększyć może konsumcję stali o dalsze 8—10.000 ton. W wyrobach mechanicznych konsumcja wyniesie 4—5.000 ton rocznie, licząc, że wszystkie maszyny będą już zbudowane w kraju.

Widzimy więc, że znaczenie przemysłu stoczniowego nie polega na cyfrach ilości materiałów i maszyn, wchłoniętych, lecz na ich poziomie jakościowym i wartości. Materiały te zlane w wysokowyspecjalizowany wyrób, jakim jest statek, może być przedmiotem eksportu najbardziej korzystnego.

STOCZNIE POLSKIE W BASENIE BAŁTYKU.

Gdy poruszyłem kwestię działalności eksportowej naszego przemysłu okrętowego, to ciekawe będzie zestawienie jego możliwości wytwórczych z innymi ośrodkami sąsiednimi. Bierzemy tu pod uwagę przemysł okrętowy Szwecji, Norwegii, Danii i Finlandii. Obraz basenu bałtyckiego nie będzie kompletny, gdyż nie są znane cyfry potencjału stoczni bałtyckich Związku Radzieckiego, które bardzo ucierpiały na skutek wojny i obecnie są w stadium odbudowy. Również nie da się obecnie określić zdolności wytwórczych stoczni obszaru Niemiec, jeśli podejmą one produkcję.

Poniższe zestawienie ilości pochylni i rocznej zdolności produkcyjnej nie uwzględnia stoczni drobnych i daje cyfry okrągłe, orientacyjne.

Dla Polski przyjęto zamierzoną zdolność produkcyjną 60 tys. t. dw.

Państwo	Ilość pochylni	Roczna zdolność produkcji ton dw.	Średnie roczne obciążenie 1 pochylni
Szwecja	37	600.000 t. dw.	16.000 t. dw.
Dania	17	225.000 „	13.200 „
Norwegia	24	200.000 „	8.300 „
Finlandia	15	75.000 „	5.000 „
Polska	8	60.000 „	7.500 „
Razem Bałtyk	101	1.160.000 t. dw.	11.500 t. dw. pochylnie

Na pierwszym miejscu stoi Szwecja, (która dziś zajmuje drugie miejsce w produkcji tonażu na świecie po W. Brytanii), buduje ona też stosunkowo największe statki, mając wysokie obciążenie średnie 1 pochylni. Dalej Dania i Norwegia, o zbliżonym potencjale, lecz Dania buduje większe na ogół jednostki niż Norwegia. Zdalność produkcyjna Finlandii jest o wiele mniejsza od poprzednich, lecz i ta nie jest zapewne dziś wykorzystana.

Porównanie naszych stoczni z terenowo równorzędnymi w Szwecji czy Danii wykazuje, że przyjęta zdolność produkcyjna 60 tys. t. dw. rocznie jest u nas nieproporcjonalnie niska. Winna ona być rzędu 120 — 150 tys. ton przy możliwościach, które zapewnią nam ilość pochylni i rozległy teren uzbrojony we wszelkie instalacje. Tu dobitnie objawiają się nasze braki wyposażenia no i mała wydajność. Inna zupełnie kwestia, czy doprowadzenie naszych stoczni do tego potencjału jest celowe i czemu ma ono służyć.

Obecnie Polska ze swymi pochylniami i 60.000 t. dw. stoi wobec potężnego potencjału łącznego 93 pochylni i 1.100.000 t. dw. rocznie. Tu — nowa gałęź przemysłu, brak sił fachowych, maszyn i doświadczenia. Tam — rutyna, tradycja, najwyższy poziom techniczny i wyposażenie.

Czy wobec tego może istnieć jakieś znaczenie polskiego przemysłu stoczniowego w basenie bałtyckim i czy możemy wyjść na ten teren jako dostawca nowego tonażu?

Odpowiedź oprzeć musimy na pewnych walorach u nas i pewnych brakach u naszych sąsiadów, ale na wstępie musimy obiektywnie stwierdzić, że nie przedstawiamy właściwie żadnej konkurencji dla nich i nie możemy pretendować do większego znaczenia strukturalnego na tym terenie.

Tym nie mniej wydaje się, że możemy przeciwstawić nasze mocne pozycje, które z biegiem czasu będą nawet mocniejsze i mogą być dla obcego armatora atrakcyjne. Przede wszystkim posiadamy podstawowy materiał — stal okrętową i produkcja jej u nas musi iść coraz sprawniej.

To jest rzecz, której nam mogą sąsiedzi zazdrościć, gdyż znane są ich trudności materiałowe. Dziś stocznie duńskie i norweskie z trudem zdobywają stal ze Stanów Zjednoczonych i W. Brytanii — otrzymują ją z opóźnieniem i nie są w stanie wykorzystać swego potencjału produkcyjnego. Szwecja odczuwa silnie brak stali okrętowej, gdyż produkuje jej za mało i również importuje.

Dalej problem rąk roboczych: — my i oni mamy z tym trudności, lecz my dlatego, że nie mamy kadr robotników wykwalifikowanych, chociaż ludzi nie brak; oni zaś dlatego, że brak im potrzebnych rąk do pracy. Ostatnio wielkie stocznie szwedzkie sprowadziły robotnikjw włoskich, inne zaś przemysły sprowadziły Węgrów. My będziemy tworzyć nowych fachowców i ten brak wyrównamy w stosunkowo krótkim czasie 3 — 5 lat, poto nawiązaliśmy współpracę z zagranicą. Następnie problem kosztów robocizny zarysowuje się zasadniczo korzystnie dla nas, gdyż już dziś nie jesteśmy w zasadzie drożsi od innych, a będziemy raczej zawsze tańsi, ponadto pracujemy z zapałem i nie znamy takich instytucji jak pięciodniowy tydzień. Naszym niedomaganiem jest brak rutyny, braki organizacyjne i mała wydajność każdego pracownika, ale to właśnie musi się polepszać i przestanie ciągnąć w górę koszty produkcji.

Jesteśmy również w tyle pod względem wyposażenia stoczni w nowoczesne maszyny, dźwigi i instalacje, ale to kwestia ich zainwestowania i stopniowo również zostanie zrealizowana do racjonalnego w naszych warunkach poziomu. Oddalimy się stopniowo od dzisiejszego prymitywu i potencjał nasz wzrośnie automatycznie.

Wywody powyższe nie mają na celu fałszywych wniosków, że możemy konkurować ze starymi ośrodkami budownictwa okrętowego na Bałtyku, ani że stocznie nasze niezadługo zrównają się z takimi zakładami jak Eriksberg, Kockum czy Gotawerken, lecz możemy sobie obiecywać pewne realne możliwości eksportowe, gdyż mamy szanse przyciągnięcia armatorów obcych dzięki terminom dostawy krótszym niż gdzieindziej, nawet przy naszych obecnych trudnościach oraz naszym możliwościom materiałowym. Niezależnie od nowej budowy mamy tu możliwości remontowe, które mogą być atrakcyjne.

Wszystko to ma widoki przede wszystkim przy wykorzystaniu przez nas obecnej koniunktury, gdyż wraz z jej zmierzchem czeka nas nader ciężka walka konkurencyjna, która będzie udziałem wszystkich stoczni na świecie, lecz i tu nasze nastawienie na zaspokojenie potrzeb wewnętrzno-krajowych pozwoli na wykorzystanie większości potencjału produkcyjnego, a w okresie depresji mamy jeszcze pole do działania dla naszej zaniedbanej żeglugi śródlądowej.

No i jeszcze jedno: my możemy wypracować sobie pewne miejsce wśród ośrodków stoczniowych Bałtyku, jak wyrobiliśmy je sobie wśród jego portów i w żegludze, bo bardzo chcemy sobie to miejsce wyrobić, a to już dużo znaczy.

Dr TADEUSZ HEJNAR.

Zagadnienia tranzytowe naszych portów w świetle taryf kolejowych

Zawieszona na chwilę po ustaniu działań wojennych w roku 1945 konkurencja portów o zdobycie dla siebie jak największej ilości przeładunków, odżyła ostatnio z całą siłą i natarczywością. Świadczy to dodatnio o wzmożonym ruchu handlowym, a nadto jest dowodem, jakie korzyści daje przeładunek w portach. Z natury rzeczy zabiegi portów o uzyskanie przeładunków dla własnego najbliższego zaplecza nie są tak intensywne jak dla obcych i dalszych ośrodków przemysłowo-handlowych, położonych w państwach, nie posiadających własnego dostępu do morza. Mam tu na względzie przede wszystkim Czechosłowację.

O zdobycie usług dla tego rynku i to tak w eksporcie jak i też w imporcie tego kraju stanęło do wyścigu kilka portów Europy Zachodniej i jeden Południowej, a więc przede wszystkim Antwerpia, Rotterdam, Hamburg, Brema, polskie porty i Triest. Dla zilustrowania ważności zagadnienia tranzytu przez nasze porty do Czechosłowacji posłużyć należy się cyframi statystycznymi:

Udział naszych portów Gdyni i Gdańska, w roku 1938 w tranzycie wyrażał się ilościowo cyfrą ca 1.600.000 ton, co stanowiło ca 10% całości obrotu tych portów. Z tego tranzytu w największej mierze korzystała — bo w 90,8%, Czechosłowacja, gdyż przeładowano dla niej ca. 1.450.000 ton.

Jeśli chcielibyśmy zapoznać się z całością eksportu i importu czeskiego drogą morską w latach przedwojennych, to wzrost ten był stały kosztem portów niemieckich, a nawet włoskich, a więc

Rok	Gdynia—Gdańsk	Porty niemieckie	Porty włoskie	Inne
1932	15%	62%	21%	2%
1937	37%	47%	14%	2%

W roku 1946 obroty tranzytowe wykazały cyfrę 219.602 ton, a w roku 1947 — 879.659 ton.

Wszystko więc wskazuje na to, że polskie drogi dla tranzytu czechosłowackiego są odpowiednie. Aby jednak stały się one bardziej atrakcyjne, a w szczególności konkurencyjne z innymi portami, winny się na to składać następujące czynniki:

a) silna kampania propagandowo-informacyjna przez stworzenie Izb Porozumiewawczych, jak to zastosowano niedawno w Belgii i Holandii,
b) zgrany i sprawny aparat usług i urządzeń portowych, za które stawki opłat byłyby konkurencyjne i nie ulegały częstym fluktuacjom, obecnie już mamy stałe opłaty portowe, wyrażone w punktach rozrachunkowych,
c) duża częstotliwość ruchu linii regularnych w portach,
d) bezpieczeństwo ładunku, które u nas jest już prawie na odpowiednim poziomie, a zwłaszcza w porównaniu z bezpieczeństwem na kolejach niemieckich, gdzie zachodzą bardzo częste wypadki ograbiania transportu w drodze,
e) konkurencyjne taryfy kolejowe.

Tą ostatnią kwestię chciałbym obszerniej naświetlić, wykazując nasz stan w porównaniu do zagranicznych kolei pod względem taryfowym. Jeśli weźmiemy za porównanie linie zasadnicze do i odprowadzające ładunki z portów, to zarysowują się 4 główne szlaki, wiodące do Czechosłowacji.

1) Z Antwerpii przez Niemcy— punkt graniczny niemiecko-belgijski Aachen-Süd, niemiecko - czeski Schirnding Cheb wzgl. Furth i Wald Brod n. Lesy.
2) Z Rotterdamu przez Niemcy — punkt graniczny niemiecko-holenderski Kranenburg Nimejgen, niemiecko-czeski jak wyżej pod pkt. 1).
3) Z Hamburga — punkt graniczny niemiecko-czeski jak pod pkt. 1).
4) Z Gdyni, Gdańska i Szczecina — do Chałupek wzgl. Zebrzydowic z wariantem do Międzylesia.

Te wyżej wymienione konkurencyjne kolejowe szlaki dowozowe są co do odległości z portów do granicy czechosłowackiej krótsze od polskich, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę punkt graniczny nasz w Zebrzydowicach wzgl. w Chałupkach; z racji tej już są tamte zagraniczne linie uprzywilejowane. Nadto droga morska dla transportów z zachodu lub południowych szlaków okrętowych jest również krótszą do Antwerpii, Rotterdamu i Hamburga, niż do Gdańska, lub Gdyni, a nawet Szczecina. To też nie małą trudność mają porty polskie do pokonania, chcąc ustalić stawki taryfowe konkurencyjne, bo muszą liczyć się choćby z tymi dwoma względami. Ponadto jako trzecią przeszkodę do zwalczenia konkurencji mają P.K.P. sposób ułożenia taryf niemieckich, które przewidują progresywne zniżki przy wszystkich wagonowych ładunkach większych, tj. 15-tonowych, tzn., że budowa taryf obcych opiera się na zasadzie innych stawek przy 5 tonach, niższych proporcjonalnie przy 10, a jeszcze niższy przy 15-tu tonach. Ten ostatni moment nasze taryfy tylko częściowo uwzględniają, różniczkując stawki dla danego towaru zasadniczo przy 5 i 10 tonach. Oczywiście lukę tę można zastąpić przez odpowiednią przebudowę taryfy, ale w tej chwili ona jeszcze istnieje i odbija się niekorzystnie na konkurencyjności stawek, a za tym naszych linii kolejowych.

W wyniku tych wszystkich trudności, nasze linie kolejowe z portów Gdyni i Gdańska, po wprowadzeniu ostatnio podwyższonej taryfy tranzytowej są dla szeregu artykułów niewspółmiernie droższe niż wspomniane powyżej trzy linie konkurencyjne, a mianowicie jeśli chodzi o artykuły masowe i najczęściej spotykane w obrocie tranzytowym, jak:

rury	ca 150%
garbniki	„ 110%
obuwie i inne wartościowe artyk.	„ 90%
żelazo i druty	„ 60%
ruda	„ 33%

natomiast tańsze są taryfy nasze odnośnie do

celulozy	ca 15%
papy	„ 4%

Aby nadać charakter stałości, taryfy tranzytowe obliczone są w walucie zagranicznej w fr. szwajcarskich, a ponadto ze zrozumiałych względów uzyskania efektywnych walut obcych, opłaty za przewóz uiszcza odbiorca zagraniczny również w tej samej walucie. Niemniej jednak kurs przeliczeniowy dla fr. szw., przy kupnie ich w Czechosłowacji, jest dlań niekorzystniejszy proporcjonalnie niż przy kupnie złotych, wzgl. opłacaniu przewoźnego we własnej walucie tj. koronach czeskich.

Chcąc dać sentetyczne ujęcie tematu, podkreślamy, że powyższe krótkie zestawienie procentowe nie różniczkuje poszczególnych linii kolejowych. Dane te zatem są średnią wszystkich trzech linii, przy czym przy rozbiciu na poszczególne linie najsilniej oczywiście wystąpiła by różnica na niekorzyść naszą w porównaniu z najbliższą linią łączącą Czechosłowację z morzem, t. j. Hamburgiem. Konkurencja tego portu, położonego nad sławną rzeką, stanowiącą główne zlewisko ośrodka Czechosłowacji oraz najbliższej odległości kolejowej od granicy czechosłowackiej, jest z natury rzeczy najgroźniejszą. Trzeba przyznać, że nasz słowiański partner w zrozumieniu daleko sięgających interesów bardzo często sygnalizuje swe ładunki, które ma w tranzycie, aby nam dać możność uzgodnienia kolejowych stawek konkurencyjnych. Interes przedsiębiorcy jednak bierze górę, jeśli ta różnica jest zbyt rażącą. Ostatnio dał się niestety zauważyć spadek tranzytu przez polskie porty.

Dla przeciwstawienia zakusom Hamburga może port szczeciński odegrać swą rolę w razie pełnego uruchomienia jego urządzeń i wykończenia dróg dopływowych, — narazie kolejowych, a następnie wodnych— Odrą. To też te deferencje konkurencyjne w podanej tabeli wypadją na rzecz Szczecina już teraz o ca. 1/3 korzystniej, t. j. o tyle właśnie, ile jest krótszą przestrzeń ze Szczecina do Międzylesia (493 km) niż do Chałupek — (Zebrzydowic, 619 km).

Jeśli chodzi o towary, dla których moment konkurencyjności linii dowozowych nie jest dla nas groźny, a więc wszystkie towary idące do i ze Skandynawii w tranzycie z Czechosłowacją, gdzie do pewnego stopnia jesteśmy monopolistami, to tu wyższymi stawkami kolejowymi moglibyśmy częściowo pokryć ew. straty czy dopłaty na innych liniach. Tymczasem momentu tego nie wzięto pod uwagę i towary takie jak

n. p. celuloza, która przeważnie idzie ze Skandynawii, są klasyfikowane niżej od innych, a zatem mają taryfy tańsze.

Wracając do kwestii, iż porty belgijskie, holenderskie, a także niemieckie Morza Północnego są bliżej położone dla linii żglugowych, dowożących towar z różnych krajów zamorskich Południa i Zachodu, to nasuwa się zagadnienie, czy nie należałoby przez obniżkę taryf kolejowych ściągnąć te ładunki do naszych portów. Ewentualną stratą kolei zrekompensowały by z nadwyżką frachty morskie dla statków, płynących pod polską banderą, oraz dochody z usług portowych i prac przeładunkowych. Oczywiście granica rentowności musiała by być odpowiednio zbalansowaną.

Musimy sobie uprzytomnić, że znaczna część naszego taboru kolejowego, zwłaszcza po węglu, wraca z portów niewykorzystaną, t. j. próżno i że zwrotnych ładunków w dostatecznym stopniu nie zapewni tylko ruda dla polskich hut. Co prawda wobec braku wagonów szybki ich obrót przy eksporcie węgla jest zasadniczym postulatem, ale przyjąć należy, iż ten chwilowy brak prędzej czy później będzie pokryty, doprowadzając do normalnego ilostanu wagonów. Dla takich właśnie ładunków zwrotnych tranzytowa taryfa kolejowa może być „łagodniejszą" i stać się przez to konkurencyjną.

Oprócz opłat stałych, wyrażających się stawkami przewoźnego, umieszczonych w taryfach kolejowych, pobiera kolej różne należności uboczne, z których najwięcej powodów do zażaleń daje opłata za przestój wagonów. Przyznać tu trzeba, iż wprowadzony nową taryfą tranzytową, obowiązującą od 1.I. b.r. czas wolny od postojowego rozszerza ten czasokres z 6 godzin na 36, co stwarza bardzo znaczną ulgę. O wyrównanie innych deferencji taryfowych toczą się pertraktacje, które w zrozumieniu wzajemnych interesów gospodarczych i związanych z tym politycznych, powinny doprowadzić do rezultatów zadowalniających obie strony. Żałować tylko należy, iż sprawy te nie zostały odpowiednio wcześniej uzgodnione.

Kronika Portu Szczecińskiego

SZCZECIN JAKO OŚRODEK HANDLU RYBNEGO

Odbudowa rybołówstwa w rejonie ujścia Odry postępuje stale naprzód. Najlepszym tego dowodem są cyfry: wystarczy bowiem porównać wyniki połowów z roku 1946 i 1947, by stwierdzić, że są one coraz to pomyślniejsze.

Rok 1946 należało by nazwać właściwie pierwszym rokiem normalnej pracy naszego rybołówstwa na tym terenie. W 1945 roku bowiem ilość polskich rybaków, którzy przybyli na Pomorze Zachodnie była minimalna. Właściwy rozwój rybackiej akcji osadniczej datuje się od wiosny 1946 roku. W tym też czasie administracja rybacka rozpoczyna coraz to żywszą działalność. Mimo to dla statystyki szereg faktów był jeszcze zupełnie nieuchwytnym. Pierwsze sprawozdanie mniej więcej szczegółowe otrzymują władze rybackie dopiero w maju 1946 roku. Od tego też czasu wzrasta ilość rybaków polskich na wybrzeżu.

Zasadniczym momentem dla naszego rybołówstwa morskiego i zalewowego była repatriacja Niemców. Zaznaczyć bowiem należy, że wśród elementu rybackiego, jaki w tym okresie napłynął na Pomorze Zachodnie, ilość rybaków, którzy już uprzednio pracowali na morzu, była minimalna. Większość bowiem rybaków szczecińskiego terenu, to repatrianci z Wileńszczyzny i Polesia oraz nieco z Wielkopolski, a więc z terenów wyłącznie lądowych. Rybacy morscy ze starego polskiego wybrzeża napływali w niewielkiej ilości. Zdawało się przeto, że w wyniku repatriacji elementu rybackiego niemieckiego, mającego duże doświadczenie, akcja odbudowy rybołówstwa na tym terenie dozna ciężkiego ciosu. Tak się jednakże nie stało, a zawdzięczać to należy kierownictwu Morskiego Urzędu Rybackiego, który już od pierwszej chwili swej pracy zdawał sobie dokładnie sprawę z sytuacji i natychmiast przystąpił do akcji morskiego szkolenia przybyłych w rejon ujścia Odry rybaków lądowych.

Jest zrozumiałym, że akcja szkoleniowa nie została jeszcze ukończona. Obecnie przeprowadzanych jest znowu 17 kursów rybackich w różnych miejscowościach nad Zalewem Szczecińskim i nad Bałtykiem. Tym kursom zawdzięczamy, że rybacy nasi coraz to lepiej rozumieją swoje rzemiosło.

Jak wyglądały wyniki pracy rybaków na morzu i na Zalewie Szczecińskim w roku 1946? Niestety statystyka nie podaje, ile ryb zostało złowionych na morzu, a ile na Zalewie, ale ogólnie połowy dały 738 ton wartości 21 milionów złotych.

Wyniki zaś roku ubiegłego są znacznie pomyślniejsze. W ciągu 1947 roku rybacy złowili na morzu 823 tony, a na Zalewie Szczecińskim 1.160 ton, a więc łącznie 1.983 tony wartości 111 milionów złotych. Wartość ryb wzrosła więc pięciokrotnie, a ilość przeszło dwukrotnie.

Nie ulega więc wątpliwości, że rejon ujścia Odry jest najwłaściwszym miejscem, z którego można rozprowadzać na teren całego kraju nadmiar posiadanych ryb. Dotychczas zagadnienie rozprowadzania surowca było kwestią skomplikowaną, ponieważ utrudniał tę akcję brak połączeń kolejowych. Od chwili jednakże, kiedy Świnoujście (a ściśle mówiąc, Odra), otrzymała połączenie z Poznaniem i Warszawą, kwestia przetransportowania świeżego dorsza, czy też sandacza lub płastug jest tylko sprawą posiadania odpowiedniej ilości wagonów-chłodni. Kilkakrotne połączenie pociągami dziennie, jakie posiadają Świnoujście i Szczecin, umożliwią sprawny eksport ryb do Polski Centralnej.

Obok połowów ryb przeprowadzanych na miejscu, Szczecin stał się również punktem, w którym centralizuje się wyładunek ryb przywożonych z połowów dalekomorskich oraz śledzi przywożonych z Norwegii.

O ile chodzi o połowy dalekomorskie, to do Szczecina w roku ubiegłym przybyły po raz pierwszy polskie trawlery dalekomorskie. Łącznie wyładowały one 369 ton ryb. W nowym roku do Szczecina ma przybywać stale 8 naszych trawlerów. Ukończenie budowy wielkiej chłodni rybnej umożliwi sprawne obroty rybami, bez względu na porę roku i temperaturę.

Śledzi importowanych z Norwegii przywieziono w r. 1947 do Szczecina 9.676 ton (była to zresztą właściwie jedyna drobnica o większej wartości, wyładowana w porcie szczecińskim). Śledzie zostały rozprowadzone ze Szczecina na teren całego kraju, przy czym dla celów przewozowych wykorzystane zostały barki odrzańskie. Należy tu zaznaczyć, że przed wojną Szczecin był ważnym punktem obrotu śledziami, byłoby przeto dobrze, gdyby pozycję tę odzyskał.

W nowym roku w rejonie ujścia Odry (pod Świnoujściem) powstać ma zalążek przyszłej głównej bazy rybackiej naszych trawlerów dalekomorskich.

Jak więc z powyższych rozważań wynika, rola, jaką pełni Szczecin i ujście Odry w naszym handlu rybami stale wzrasta, utworzenie w tym rejonie głównej bazy połowów dalekomorskich przyczyni się w dalszym ciągu do rozbudowy przemysłu przetwórczego itp. W tej chwili przemysł ten jest dopiero w zaczątkach, a przyczyną w dużej mierze jest brak regularnych dostaw surowcowych. Baza połowów dalekomorskich dostarczy jednakże przemysłowi rybnemu każdą ilość surowca i pozwoli na rozwinięcie ożywionej produkcji konserw rybnych.

Mgr **Czesław Piskorski.**

Uzupełnienia i zmiany do przepisów o rzeczoznawcach miary, wagi i ilości

po art. 1.

Art. 2.

Rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów może wykonywać swoje czynności tylko w portach, leżących w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Art. 3.

Prezes Izby może w razie potrzeby w trybie zarządzeń ustalać szczegółowe warunki i zasady pracy rzeczoznawców.

Dotychczasowy artykuł 7, obecnie art. 9.

Rzeczoznawca może wykonywać czynności kontrolne przy pomocy aparatu, składającego się z liczmenów i inspektorów.

Liczmen winien być osobą godną zaufania, posiadać dostateczną umiejętność liczenia i ważenia oraz winien być uznany przez Komisję Kwalifikacyjną, przewidzianą w układzie zbiorowym dla liczmenów.

Dotychczasowy artykuł 16, obecnie art. 18.

Wymieniona w art. 9 Komisja Kwalifikacyjna składa się z przedstawicieli Związku Zawodowego Transportowców R. P. oraz Zrzeszenia Rzeczoznawców Portowych i Firm Kontrolnych.

Dotychczasowy art. 17, obecnie 19.

Warunki zatrudnienia liczmenów, i zwolnienie z pracy oraz wysokość płac określa układ zbiorowy dla liczmenów.

Nowy obecnie art. 23.

Uzupełnienia i poprawki zostały wniesione Uchwałą Prezydium Izby z dnia 11 lutego 1948 r.

BUDOWA GMACHU IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ

Budowa gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, postępuje szybko naprzód. W tej chwili wykonuje się betonowanie ostatniego piętra, po czym nastąpi przygotowanie do położenia dachu żelazo-betonowego. Szkielet gmachu jest zupełnie gotowy, a roboty murarskie wykonuje się na IV piętrze. Gmach w stanie surowym wykończony zostanie całkowicie do dnia 31 marca br.

Dnia 3 lutego br. odbył się przetarg nieograniczony na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania, kanalizacji, wodociągów i gazu. Termin wykonania tych robót przewiduje się na 15 maja br. Wkrótce nastąpi rozpisanie przetargu na instalacje siły i światła, oraz na inne prace wykończeniowe.

Izba Przemysłowo-Handlowa może stwierdzić z zadowoleniem, że większość prywatnych sfer gospodarczych, doceniając znaczenie posiadania przez Izbę własnego gmachu, dokonuje ustalonych wpłat, bardzo często deklarując kwoty wyższe od wyznaczonych.

KOOPTACJA NOWYCH RADCÓW

Celem umożliwienia Izbom w Gdyni i Bydgoszczy, normalnej pracy po usamodzielnieniu się Izby Bydgoskiej, Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, postanowiło dokonać kooptacji izbowych radców tak, aby każda z Izb miała 60 radców. Obecnie Izba posiada 77 radców. Zrzeszenia przemysłowe i kupieckie zostały wezwane do przedstawienia kandydatów. Kooptacja nastąpi na najbliższym Zebraniu Plenarnym.

REGULAMIN KOMISJI ETYKI ZAWODOWOWEJ

Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, zatwierdziło regulamin Komisji Etyki Zawodowej, normujący procedurę rozpatrywania spraw o naruszenie zasad etyki kupieckiej. Ukonstytuowanie Komisji nastąpi na najbliższym Zebraniu Plenarnym.

STARANIA IZBY O OBNIŻKĘ TARYFY TRANZYTOWEJ.

W związku ze znaczną zwyżką taryfy kolejowej, obowiązującą od dnia 1 stycznia br. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, z memoriałem, naświetlającym konieczność obniżenia tej taryfy. Opracowując tabele porównawcze taryf, wzięto pod uwagę obroty tranzytowe z największym naszym w tym zakresie klientem — Czechosłowacją, która posiada możliwość korzystania z szeregu tańszych linii tranzytowych przez Antwerpię, Rotterdam i Hamburg, przy czym różnica na naszą niekorzyść przy porównaniu konkurencyjności dochodzi niekiedy do 100%. Memoriał został przesłany do Warszawy, w dniu 15 stycznia br.

Według posiadanych przez Izbę wiadomości, sprawa zmiany taryfy jest już w opracowaniu.

ORGANIZACJA PRZEMYSŁU LUDOWEGO.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, w porozumieniu z Izbą Rzemieślniczą i miejscowym oddziałem Centrali Przemysłu Artystycznego, wystąpiła z inicjatywą stworzenia spółki, której celem będzie gospodarcze organizowanie chałupniczej wytwórczości ludowej, ze szczególnym uwzględnieniem regionalnego przemysłu kaszubskiego. Spółka poza organizowaniem finansowym i technicznym regionalnej produkcji, będzie roztaczała opiekę i kontrolę nad poziomem artystycznym wyrobów ludowych oraz zajmie się ich sprzedażą na rynku wewnętrznym i zagranicznym.

ZATWIERDZENIE WNIOSKÓW INWESTYCYJNYCH.

W końcu trzeciego kwartału 1947 r. została przeprowadzona przez Izbę akcja opracowania wniosków inwestycyjnych o włączenie do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1948. W sumie złożonych zostało 22 wnioski, z czego połowa przypada na Ziemie Odzyskane. Koszt wykazanych we wnioskach inwestycyj wynosi złotych 203.387.700.—, w tym pokrycie ze środków własnych zadeklarowano na 57.743.000.— złotych. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, otrzymała zawiadomienie o zatwierdzeniu 15 wniosków przez Centralny Urząd Planowania na łączną sumę złotych 149.541.000.—, w tym zadeklarowany udział środków własnych na kwotę złotych 44.855.000.—, Centralny Urząd Planowania przyznał złotych 54.173.000.— kredytów bankowych, co stanowi 52% zgłoszonych potrzeb kredytowych. W stosunku do lat poprzednich stanowi to wybitną poprawę, gdyż w roku 1946 przyznany kredyt wyniósł 3,5 mil. złotych, w roku 1947 złotych 14,6 mil., a w roku 1948 złotych 54.173.000.

SPRAWA ORGANIZACJI IZBY POLSKO-CZESKIEJ.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, otrzymała pismo z czeskiej firmy „TRANS PRAGA" (Agencja Eksportowo-Importowa), która zwraca się z prośbą o ułatwienie jej nawiązania kontaktu z miejscowymi organizacjami gospodarczymi, w szczególności ze Związkiem Spedytorów, Związkiem Maklerów Okrętowych, oraz z liniami żeglugowymi. W dalszym ciągu firma czeska zawiadamia o projekcie zorganizowania Izby Handlowej Polsko-Czeskiej z siedzibą w Pradze i Warszawie. Odnośnie tego ostatniego punktu Izba Przemysłowo-Handlowa zwróciła się do Wydziału Koordynacji Izby Warszawskieej.

KONCESJONOWANI KOMISANCI NA TARGOWISKACH MIĘSNYCH W GDYNI I GDAŃSKU.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministertswa Przemysłu i Handlu z dnia 13. IV. 1939 r., wydanego w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa i Reform Rolnych o sposobie powoły-

wania komisantów koncesjonowanych (Dz. U. R. P. Nr 47 z roku 1939) oraz instrukcji dla Izb Przemysłowo-Handlowych z dnia 18. X. 1947 r. Dz. U. Min. Przem. i Handlu Nr 15, poz. 229, zostali powołani przez Izbę Przemysłowo-Handlową oraz zatwierdzeni przez Komisarza Rządowego dla Spraw Organizacji Gospodarki Mięsnej następujący koncesjonowani komisanci dla handlu mięsem:

ob. Fischer Edward, Sopot, ul. Żeromskiego Nr 11a,

ob. Iwanowski Władysław, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Wajdeloty 11,

Firma „Żuławy". Sp. z o. o., Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Wiązowa 4,

Upoważnionymi przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni, zgodnie z § 4 ust. 1 rozp. Min. Przem. i Handlu z dnia 13. IV. 1939 r. zastępcami ob. Edwarda Fischera są:

ob. Stawicki Ignacy na targowicy w Gdańsku, oraz

ob. Zygmuntowski Aleksander na targowicy w Gdyni.

Komisanci zostali przeszkoleni na specjalnie zorganizowanym kursie, oraz przystąpili do wykonywania swego zawodu z dniem 1 stycznia 1948 r.

Sprawy skarbowe i podatkowe

REFERAT SKARBOWY W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni uruchomiła z dniem 1 lutego br. referat skarbowy. W związku z tym Zrzeszenia, Organizacje Przemysłowców i Kupców, proszone są o dostarczanie Izbie Przemysłowo-Handlowej wiadomości w sprawach skarbowych z terenu, względnie kierowania zapytań w sprawach, mających znaczenie ogólne, a wymagających wyjaśnień w interesie zrzeszonych organizacji, branż, producentów, importerów, eksporterów itp.

Izba Przemysłowo-Handlowa po zasięgnięciu opinii nadzorczych władz skarbowych spowoduje bądź unormowanie poruszonych kwestii w sprawach ogólnych przez te władze, bądź też udzieli wyjaśnień indywidualnych względnie na łamach biuletynu.

Korespondencję w tych sprawach należy adresować: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, Referat Skarbowy.

W SPRAWIE ULG INWESTYCYJNYCH W CZĘŚCI DOTYCZĄCEJ IMPORTU.

Na skutek pisma Izby Przemysłowo-Handlowej z dnia 14. I. 1948 r. Nr 545/48, wystosowanego do Min. Skarbu w sprawie interpretacji ustawy z dnia 2. VI. 1947 r. o ulgach inwestycyjnych w części dotyczcej importu towarów z zagranicy (w drodze realizacji wierzytelności zagranicznych) Min. Skarbu okólnikiem z dnia 23. I. 1948 r. Nr D. V. 459/1/48 Dz. U. M. S. Nr 7 z 1948 r. wyjaśniło:

1) za inwestycje określone w art. 3 pkt. 6 ustawy z dnia 2.VI.47 r. o ulgach inwestycyjnych uważać należy **wyłącznie** przywóz towarów z zagranicy na podstawie zezwoleń przywozowych stwierdzających, że przywóz podlega przepisom ustawy z dnia 2. VI. 1947 r. o ulgach inwestycyjnych;

2) z ulg korzystają te osoby, które same dokonały importu na podstawie tych zezwoleń, jak i również te osoby, które dokonały importu za pośrednictwem firm importowych, działających na podstawie **pełnomocnictwa zlecenia** lub **cesji** osób, posiadających zagraniczne środki płatnicze (avoiry względnie walutę);

3) zaświadczenia dla władz skarbowych o fakcie importu i jego wysokości będzie wystawiać wedle ustalonego wzoru Tow. Obrotu Towarów „Zagrot" Ska z o. o. w Warszawie, na podstawie promesy importowej, wydanej przez Min. Przemysłu i Handlu. Kwoty **zakupu** w złotych, wymienione w tym zaświadczeniu, są dla **władz skarbowych wiążące;**

4) w kwestii obowiązku podatkowego, w podatku dochodowym Min. Skarbu wyjaśniło, że:
na zasadzie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 2. VI. 1947 r. o ulgach inwestycyjnych sumy zużyte na przywóz towarów:

a) nie podlegają dochodzeniu przez władze skarbowe co do pochodzenia;
b) są zwolnione od podatku dochodowego, jeżeli nie były już opodatkowane przed dniem 15. VI. 1947 r.;
c) nadwyżki, uzyskane ze sprzedaży towarów importowanych (nadwyżki między ceną, uzyskaną ze sprzedaży, a wartością transakcji, ustaloną przez „Zagrot"), podlegają opodatkowaniu jako uzyskane po dniu wejścia w życie ustawy;
d) sprzedaż towarów, stanowiących darowiznę lub realizację posiadanej należności, dokonana nie w ramach przedsiębiorstwa, nie stanowi źródła przychodu w znaczeniu dekretu o podatku dchodowym, chyba, że transakcja ma charakter spekulacyjny, co jednak musi być wyraźnie stwierdzone.

5) W kwestii obowiązku podatkowego w podatku obrotowym Min. Skarbu wyjaśniło, że:

a) osoba realizująca swoje zagraniczne środki płatnicze może być zwolniona od opłacania podatku obrotowego, jeżeli sprzedaż dokonywana jest w okolicznościach, nie nadających jej charakteru świadczenia zawodowego;
b) sprzedaż towarów, stanowiących darowiznę lub realizację posiadanej należności dokonana nie w ramach przedsiębiorstwa jest **zwolniona** od podatku obrotowego, chyba, że transakcja ma charakter spekulacyjny, co jednak musi być wyraźnie stwierdzone.

Podając powyższe wyjaśnienia Ministerstwa Skarbu do wiadomości wobec całkowitego wyjaśnienia zagadnień podatkowych i daleko idących ulg, oraz z uwagi na krótki termin (30. VI. 1948 r.) do ujawnienia i zrealizowania wierzytelności zagranicznych, jak również z uwagi na znaczne korzyści, wynikające z transakcji importowych za częstokroć zamrożone avoiry, zarówno dla Państwa jak i ich posiadacza, Izba Przemysłowo-Handlowa zachęca do skorzystania z ulg inwestycyjnych **wszystkich** posiadaczy zagranicznych środków płatniczych.

Szczegółowych informacji w sprawie realizacji avoirów udziela referat skarbowy w środy i soboty w godz. 9—12-ej, pokój Nr 12, względnie na zapytania listowne — pisemnie.

OKREŚLENIE PRZEDSIĘBIORSTW PROWADZONYCH W WIĘKSZYM ROZMIARZE.

Z ważnością od dnia 1 stycznia 1948 r. weszły nowe postanowienia odnośnie zmiany rozporządzenia z dn. 11.VII.46 r. w sprawie określenia przedsiębiorstw, prowadzonych w większym rozmiarze.

Zmiana powyższa polega na tym, że z taksatywnego wyliczenia przedsiębiorstw zarobkowych, które uważa się za prowadzone w większym rozmiarze, skreślono apteki oraz podwyższono wysokość obrotu w stosunku rocznym z 5 mil. na 12 mil., który kwalifikuje przedsiębiorstwo jako prowadzone w większym rozmiarze.

Wobec tego w myśl obecnie obowiązującego rozporządzenia za przedsiębiorstwa zarobkowe, prowadzone w większym rozmiarze uważa się: wszystkie przedsiębiorstwa państwowe i samorządowe, oraz pozostające pod zarządem państwowym i samorządowym z mocy przepisów szczególnych w czasie trwania tego zarządu; przedsiębiorstwa przewozowo-ekspedycyjne. przeładunkowe, usług portowych, domy składowe, biura pośrednictwa handlowego, przedsiębiorstwa komisowe, wywiadownie, przedsiębiorstwa wydawnicze i wreszcie przedsiębiorstwa, których obrót przewyższa kwotę 12 milionów złotych w stosunku rocznym.

Bez względu na wysokość obrotu przedsiębiorstwa uważa się za przedsiębiorstwo zarobkowe, prowadzone w większym rozmiarze, jeżeli za takie uzna je sąd rejestrowy, właściwy według siedziby przedsiębiorstwa po zasięgnięciu opinii Izby Skarbowej i Izby Przemysłowo-Handlowej.

Do wymienionych wyżej przedsiębiorstw jako kupców rejestrowych mają zastosowanie przepisy art. 54 Kod. Handl., który nakłada obowiązek prowadzenia księgowości handlowej, według zasad prawodłowej rachunkowości kupieckiej, przeto omawiane rozporządzenie ściśle wiąże się z przepisami zawartymi w rozdziale 3, dekretu o postanowieniu podatkowym w sprawie prowadzenia ksiąg handlowych oraz przepisami, zawartymi w ustępie 4 art. 17 o podatku obrotowym, które upoważniają władze skarbowe do podwyższenia stawek podatku obrotowego o 50% dla podatników, którzy wbrew przepisom nie prowadzą w ogóle ksiąg handlowych, albo prowadzą je nieprawidłowo.

Wiadomości o surowcach

K A W A:

Ogólna produkcja światowa w se-[illegible]nie 1947/48:

Brazylia	16.687.000 worków	(o 4.687.000 więcej aniżeli 1946/47)
kawy niebieskie	9.500.000	
	26.187.000	
kawy pochodzenia kolonialnego	3.400.000	
	29.587.000	

Zrównoważy się ona z konsumcją, obliczoną na:

Stany Zjedn.	19.500.000	worków
Inne	7.000.000	
Europa . . .	3.000.000	
	29.500.000	

Dane dotyczące Europy należy jednakże uważać za nieścisłe wobec braku dolarów. Większość państw chroni się raczej zarządzeniami zapobiegawczymi wobec dalszego odpływu dewiz. Import do Europy w poprzednich latach obejmował następujące ilości: 1945/46 4.000.000, 1946/47 — 6.000.000 worków. Spożycie w Stanach Zjednoczonych może także ulec pewnemu zmniejszeniu, gdyż konkurencja ze strony innych napojów (lemoniada, soki, etc.), których produkcję kontrola rządowa nad rozdziałem cukru dotychczas ograniczała, groźnie rośnie. „Biuro Herbaty" otrzymało pozatem 3.000.000 dolarów na cele propagandowe dla zwiększenia spożycia herbaty. — Panamerykańskie biuro kawowe, reprezentujące producentów kawy, prowadzi wobec wzrastającej konkurencji kampanię dla szerzenia konsumcji kawy. Odpowiednie fundusze pochodzą z opłat, którymi kraje produkujące obciążają eksport kawy (2 centy od worka).

Brazylia — Z powodu złej pogody w stanie San Paulo opadło dużo czereśni kawowych z zbioru 1947/48. Przedwczesne kwitnięcie wróży dalsze szkody dla zbiorów 1948/49.

Kolumbia. — W sezonie kawowym 1946 47 eksportowano 5.340.314 worków po 60 kg, z których 4.923.056 poszło do Stanów Zjednoczonych. W tym czasokresie spożyto wewnątrz kraju 462.517 worków. Zbiory sezonu 1947/48 dojdą do 6.500.000 worków.

Ameryka Środkowa. — Na konferencji środkowo amerykańskiej i meksykańskiej komisji kawowej, która odbyła się w San Salvadorze, ustano jednolitą klasyfikację środkowc amerykańskiej kawy, a mianowicie: strictly nigh grown, nigh grown, prime washed i good washed. Klasy te odpowiadają różnym stopniom wysokości, mającym klimatyczny wpływ na jakość kawy. Według nich ustala się jakość produkcji poszczególnych plantacji i zredukuje tym samym w przyszłości używanych dotychczas wielosetnych różnych nazw typów i rodzaji. Roczne zbiory wysokogórskiej kawy (strictly nigh grown) wynoszą w Ameryce Środkowej i Meksyku około 850.000 worków (1.300 — 1.800 metrów). górskiej kawy (nigh grown) 940.000 worków (1.000 — 1.300 metrów) dobrze mytego gatunku (prime washed) 450.000 worków, mytego (good washed) 235.000 worków (700 metrów wysokości).

Nikaragua. — Eksport wyniósł w sezonie 1946,47 180.000 worków (1945/46 — 200.000).

Kuba. — Zbiory w sezonie 1947/48 wyniosą między 600.000 i 650.000 workami (1946/47 — 586.000 worków).

Haiti. — W ub. sezonie eksportowano 400.000 worków, przeważnie do Europy. Rozpoczęte w sierpniu ub. r. zbiory wyniosą razem 403.600 worków po 60 kg.

Angola. — Produkcja kawy wynosiła w 1946 roku 883.100 worków po 60 kg (1945 — 626.411 worków). Na rok 1947 przewidywana jest produkcja 776.000 worków.

Madagaskar. — Plantacje znajdują się obecnie w rękach powstańców i wobec tego nie można nawet w przybliżeniu podać stanu produkcji. Wyspa produkowała przed wojną ca. 400.000 do 600.000 worków rocznie.

Indie. Eksportowały w sezonie 1945/46 — 24.397 worków (1938/39 — 156.800 worków).

Holandia. — W roku 1946 importowano jedynie 333.047 worków, t.z. o 38,4% mniej aniżeli w roku 1938.

Norwegia. — Importowano w ciągu 1946 r. 264.483 worków, z czego 210.631 worków z Brazylii, 18.237 z Wenezueli, 13.694 z Haiti i 12.749 z Salvadoru.

Anglia. — Import w pierwszej połowie 1947 r. wynosił 493.449 worków (pierwsza połowa 1946: 416.454 worków, 1938: 170.192). Największym dostawcą była Brazylia: 198.622 worków. Na drugim miejscu znajdowała się Afryka Wschodnia: 189.434 worków. W czerwcu sprowadzono 101.913 worków.

Francja — importowała w pierwszej połowie 1947 r. 573.112 worków, z których 287.112 pochodziło z Brazylii. W czerwcu sprowadzono 116.633 worków (97.575 z Brazylii, 18.500 z kolonii francuskiej, 266 z Syrii i 47 z Argentyny).

Szwecja. — Stan zapasów w dniu 1 lipca: 203.400 worków. W czerwcu sprowadzono 65.287 worków, wszystkiego razem w pierwszej połowie 1947 roku 390.134 worków.

Szwajcaria. — Między styczniem i majem ub. r. sprowadzono 105.552 worków. Roczny import 1946: 309.000 worków. 1945: 239.240 worków.

H E R B A T A

Indie. — Zbiory wynosiły razem 575 mil. lbs, z czego 475 mil. przypada na Północne i 100 mil. na Południowe Indie. Bryt. Min. Aprowizacji zezwoliło na zakup 250 mil. lbs. bezpośrednio u plantatorów.

Indie Holenderskie. — Zbiory w 1947 roku doszły do ca. 2,2 mil. lbs. Gdyby plantacje na Jawie i Sumatrze powróciły do normalnej produkcji, doszłyby zbiory w roku 1948 do 22—33 mil. lbs. Roczna produkcja przedwojenna wynosiła 248.000.000 lbs.

Chiny. — W myśl planu trzyletniego Chiny zamierzają w roku 1947 eksportować 650.000 pikule o wartości 35.000.000 US dolarów, 1948 — 900.000 pikule o wartości 45.00.000 US dolarów i 1949 950.000 pikule o wartości 55.000.000 US dolarów (1 pikul — 60,5 kg). — Produkcja herbaty wynosiła w roku 1946 266.000.000 lbs, czyli 28% zbiorów z roku 1934/36, które wówczas doszły do 884.800.000 lbs. Z 18.628,500 lbs eksportowanych w pierwszych 6 miesiącach 1947 r. odebrały Stany Zjednoczone 2.478.520 lbs.

Formosa. — W 1947 r. zebrano 14 mil. lbs. Wyspa posiada nowocześnie urządzone plantacje i zakłady przetwórcze dla liści hebracianych, dobre szosy i rozwinięty system elektryfikacji. Ocenia się tegoroczne zbiory na około 20 mil. lbs.

K A K A O

Panama. — W pierwszym kwartale 1947 r. eksportowano 539.160 kg o wartości dolarów 161.955. Produkcja utrzymała się w roku 1947 na poprzedniorocznym poziomie.

Brazylja. — Ogólne zbiory wyniosą w sezonie 1947/48 — 108.000 ton metr. (1946/47 — 138.000 ton metr.). Tendencja cen mocna.

A. Wiatrak

JAN ŻERKOWSKI.

Nowe etapy spółdzielczości

W ostatnich dniach stycznia, (25, I. 48.) wszystkie miasta wojewódzkie były świadkami wielkiego zrywu spółdzielczego, oraz przeglądu aktywu robotniczego i chłopskiego. Była to równocześnie manifestacja solidarności trzech stronnictw bloku demokratycznego — PPS, PPR i SL. Sprawozdania z Krakowa, Poznania, Śląska i Warszawy i innych miast, mówią, że w większości ośrodków liczby uczestników zebrań przekraczała 1000 osób. Ogólnie konferencje te zebrały ponad 10 tysięcy aktywistów spółdzielczych wymienionych trzech partii, oraz pewną liość bezpartyjnych i w paru ośrodkach grupy odnowione P.S.L.

Co ściągnęło te liczne rzesze spółdzielców? Konferencje odbywały się pod dwoma hasłami: przebudowy spółdzielczości w ogóle, a zmiany struktury spółdzielczej na wsi w szczególności.

Ruch spółdzielczy w ciągu trzech lat pracy wyzwolonej Polski zrobił wielkie postępy. Świadczą o tym następujące dane o spółdzielniach w Polsce:

	1938	1947
członkowie	2.000.000	4.000.000
sklepy	4.200	20.000
pracownicy	25.000	200.000

Obroty hurtowni 270 mln. zł przedwojennych, 2.000 mln. zł. przedwojennych odsetek dochodu społ. 1.5% i 19,2%.

Z drobnego fragmentu przed wojną ruch spółdzielczy stał się poważną częścią całego życia gospodarczego. Obrót Związku Gospodarczego „Społem” w 1947 r. 160 miliardów złotych jest równy połowie cyfr globalnych budżetu Państwa. Rzecz oczywista, że ten wielki rozwój gospodarczy musiał wysunąć do rozwiązania poważne problemy organizacyjne.

Formy ruchu spółdzielczego, nadane przez Kongres Spółdzielczy w Lublinie, w listopadzie 1942 r. jakkolwiek stanowiły duży krok naprzód w stosunku do okresu przedwojennego, nie przesądziły ostatecznej struktury spółdzielczości. Przede wszystkim życie wymagało zmian, idących w kierunku docentralizacji ruchu. Związek gospodarczy „Społem” zmierzał do autonomizacji swych podstawowych działów pracy-pionu miejskiego, wiejskiego, spółdzielczości mleczarskiej i innych.

Po wtóre, ujawniły się trudności na odcinku wiejskim. W okresie trzech lat nie zostały rozwinięte głębsze prace nad rozwiązaniem zagadnień wsi. Z jednej strony istniało rozbicie spółdzielczości wiejskiej na trzy ośrodki: spółdzielnie rolniczo-handlowe, gminne spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej” i drobne spółdzielnie spożywców. Stan ten wymagał reformy, zwłaszcza, że ogólne osiągnięcia na terenie spółdzielczości wiejskiej, ogrodniczej, mięsnej, mleczarsko-jajczarskiej i w innych działach nie wykazały większych rezultatów.

Trzecim zjawiskiem było niewykrystalizowanie głównego ośrodka ruchu spółdzielczego w Polsce. Obserwowaliśmy dublowanie pracy przez Związek Rewizyjny i Związek Gospodarczy „Społem”.

Stąd też na ogólno-krajowym powstałym z wyborów Kongresie „Społem” w listopadzie ubiegłego roku zapadły uzgodnione uchwały — zmierzające do zmiany struktury całego ruchu spółdzielczego w Polsce.

W niedzielę dn. 25.I. 48 r. na konferencjach wojewódzkich zostały szczególnie przedstawione najważniejsze zasady zmian w ruchu spółdzielczym. Głównym punktemześrodkowującym uwagę były gminne spółdzielnie „Samopomoc Chłopska” powiatowe związki tych spółdzielni, oraz budowa central. Jeśli chodzi o praktyczną realizację uchwalonych zmian, to najbardziej jesteśmy zaawansowani na odcinku wsi.

Kończymy akcję unifikacji spółdzielni spożywców z gminnymi spółdzielniami „Samopomoc Chłopska”. Do 2.500 spółdzielni gminnych przyłącza się 3.600 wielkich spółdzielni powszechnych. Tworzą się poważne ośrodki gminne, które staną się integralną spółdzielczością wiejską.

Obecnie przystępujemy do tworzenia Powiatowych Związków. W każdym powiecie będzie istniał Powiatowy Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”. Będzie się on zajmował dostarczaniem towarów przemysłowych dla rolników, skupem płodów rolnych oraz będzie ośrodkiem planowania spółdzielczego w powiecie. Sieć Oddziałów powiatowych „Społem” pozostaje w terenie dla prowadzenia asortymentu spożywczego. Statut wzorowy powiatowego związku i instrukcje dla organizatorów już są opracowane. Były one wynikiem wspólnych obrad działaczy spółdzielczych trzech partii demokratycznych.

Na dalszym etapie opracowuje się projekt zmiany ustawy o spółdzielniach oraz Statut Centralnego Związku Spółdzielczego i central branżowych spółdzielni poszczególnych typów.

Rzecz oczywista, że wszystkie te sprawy budziły wielkie zainteresowanie szerokich mas spółdzielczych. Na konferencjach zostały wygłoszone referaty przez przedstawicieli trzech partii, którzy kolejno omówili następujące zagadnienia: 1) ogólne tło zmian, 2) powiatowe związki i gminne spółdzielnie, 3) przyszłe centrale spółdzielcze i Centralny Związek Spółdzielczy. Dyskusja jaka odbyła się na zjazdach, wykazała, że teren jest wybitnie zainteresowany sprawą i przyjmuje dokonywujące się zmiany z żywym zadowoleniem. Zmiany struktury spółdzielczości, to nie tylko mechaniczne zmiany form, to dążenie do wlania nowej treści i wciągnięcia szerokich warstw do ruchu spółdzielczego.

Przy realizowaniu tej nowej struktury musimy pamiętać o pewnych podstawowych warunkach, od których zależy właściwie wykonanie. Na pierwszym miejscu trzeba tu wymienić zgodną współpracę wszystkich trzech partii, które wyrazem były właśnie zebrania dn. 25.I.48. Po wtóre należy dbać o właściwą obsadę wszystkich stanowisk kierowniczych w nowych placówkach spółdzielczych. Usuwając wszelkie elementy szkodzące ruchowi spółdzielczemu trzeba równocześnie wykorzystać bogaty aktyw pracowniczy i wciągnąć do współpracy również liczne szeregi bezpartyjnych spółdzielców, znanych z demokratycznych poglądów.

Aktywni działacze spółdzielczy trzech partii łącznie z masami bezpartyjnych mogą wybitnie poszerzyć i pogłębić ruch spółdzielczy, zwłaszcza na wsi.

I dlatego zebrania z dnia 25.I.48 r. są wstępem do nowego okresu rozwoju ruchu spółdzielczego w Polsce. Wielki oddźwięk i bardzo liczny udział w tych zebraniach rokują dla spółdzielczości jaknajlepsze nadzieje w jej pracy na przyszłość.

Wiadomości z rynków zamorskich

ARGENTYNA

W związku z decyzją rządu brytyjskiego wstrzymania wymiany funta szterlinga na dolary, rząd argentyński w sierpniu ub. r. zablokował wszelkie zezwolenia dewizowe na import oraz transakcje w szterlingach. Ograniczenia uległy późniejszej zmianie przez bank centralny, który podał do wiadomości nową listę szeregu artykułów, na które udzielone będą zezwolenia dewizowe. Są nią objęte m. in. leki, specjalności lekarskie, chemikalia przemysłowe, środki do zwalczania owadów, surówka żelazna i stalowa, złom, nafta, oleje mineralne, węgiel, koks, części do maszyn przemysłowych i rolniczych, azbest, urządzenia dla ośrodków zdrowia, środki do zwalczania epidemii, środki transportowe, potrzebne i nie produkowane w kraju wyroby itd.

Rząd wzmógł swą kampanię w zwalczaniu spekulacji i inflacji, ściślejszą kontrolę nad kosztami wyżywienia przy równoczesnym ściganiu przestępców. Kładziono zarazem nacisk na większą produkcję krajową. Banki otrzymały rozkaz udzielania pożyczek jedynie tym przedsiębiorstwom, które wykażą się pożyteczną dla państwa pracą. Zaobserwowano braki niektórych artykułów podstawowych, jak n. p. kartofli. Zabrakło również gazoliny.

Państwowa marynarka handlowa zamówiła 3 statki (8.500 t. dw.) na stoczniach włoskich, które umieszczą po 450 pasażerów każdy. Dalsze 6 statków handlowych o pojemności 7.500 ton z urządzeniem chłodniczym budują do spółki Kanada i Włochy.

Irlandia otrzymała poza tym zlecenie na budowę statku wielorybniczego o 21.000 tonach. Koszty obliczono na 1.500.000 funtów. Długość tej pływającej przetwórni wyniesie 257 stóp, szerokości 77 stóp. W skład załogi wejdzie 444 ludzi.

BRAZYLIA

Import nie dostosował się jeszcze w całości do ograniczeń dewizowych, które w czerwcu ub. r. wprowadzono w życie. Nową sytuację odczuli najmniej importerzy towarów pierwszej potrzeby, mimo, że i oni znajdują się w trudnym położeniu i zwlekają z powodu sztywnego aparatu dewizowego z wypłacaniem rachunków zagranicznych.

Kupiectwo odczuwa stagnację w obrotach, które w porównaniu do 1946 r. spadły od 50 do 70%.

Rozpoczęła się produkcja papieru gazetowego na większą skalę. Tego rodzaju przemysł powstał podczas wojny, gdy kraj był od dostawców europejskich odcięty. Obecnie zaś ruszyła pierwsza w nowoczesne urządzenia wyposażona fabryka „Industria Klabin" w Stanie Paraná, której produkcja roczna wyniesie 40.000 ton papieru gazetowego i również tyle masy papierowej.

Zbiory bawełny dobrze się zapowiadają w północnej części Brazylii, mimo, że zimna pogoda nieco ujemnie wpłynęła na produkcję. Dojdą do około 110.000 ton metr.

Dostawy mięsa nie są jeszcze na tyle wystarczajce, ażeby spowodować zniesienie istniejącego systemu racjonowania mięsa. Powodów należy dopatrywać się w niedostatecznych środkach transportowych, braku odpowiedniej paszy dla bydła i chęci osiągnięcia wyższej ceny ze strony agronomów.

W związku z wydanymi w czerwcu przepisami, dotyczącymi towarów korzystających z pierwszeństwa w imporcie, bank brazylijski wydał listę tych artykułów, które uchodzą za koniecznie potrzebne i z tego powodu zaliczone zostały do kategorii I. Lista obejmuje między innymi wyroby emaliowe, węgiel, koks, chmiel, słód, bibułki do papierosów, cement, szereg wyrobów przemysłowych i hutniczych, maszyny, wyroby chemiczne dla potrzeb przemysłu nasiona, druki itd.

C H I L E

Dekretem ministerstwa ekonomii i handlu z dnia 11 sierpnia ub. r. wstrzymano zezwolenia przewozowe na wszelkie zbędne artykuły, celem zapobieżenia dalszemu odpływowi dewiz. Dopuszczone zostały do importu jedynie urządzenia przemysłowe i artykuły pierwszej potrzeby. Poza tym wstrzymane jest udzielanie dewiz na prywatne wyjazdy za granicę z wyjątkiem komisji rządowych.

Zwyżkujące ceny i koszta utrzymania spowodowały strajki i niepokój wśród mas pracujących, które domagają się podwyższenia płac. W sierpniu nastąpiła zmiana w składzie rządowym, w którym reprezentowani są obecnie kupcy, urzędnicy i wojskowi. Ważnymi planami nowego kierunku są m. in.: Zwiększenie produkcji rolniczej i przemysłowej, ścisła kontrola nad dewizami, redukcja w wydatkach państwowych.

W dalszym ciągu kraj odczuwał brak środków pędnych i prądu elektrycznego. Gaz i elektryczność były racjonowane, a koks w 30-dniowym terminie dostarczony. Zamówiono 10.000 ton węgla z Peru i 50.000 ton ze Stanów Zjednoczonych.

Brak mięsa spowodowany był przede wszystkim złą pogodą zimową, która uniemożliwiła przepędzanie bydła argentyńskiego do Chile.

Z końcem ubiegłego roku rozpoczęło towarzystwo „Manufactura de Cobre S. A." produkcję piecy elektrycznych i chłodni domowych.

KOLUMBIA

Bilans dewizowy wykazał w pierwszych 6 miesiącach 1947 r. deficyt w wysokości 60.000.000 dolarów. Przy obecnych ograniczeniach trudno będzie poprawić ten stan pozwoleniami przywozowymi przede wszystkim o ile chodzi o artykuły pierwszej potrzeby. Przemysł i handel naprzykład są obecnie w trakcie rozbudowy i ulepszenia urządzeń mechanicznych, sprowadzonych z zagranicy, na które dewizy dla przeprowadzenia projektowanych planów koniecznie są potrzebne, ażeby nie zahamować produktywności danych przedsiębiorstw. Tego rodzaju inwestycje potrwają jeszcze 6 miesięcy i zrozumiałym jest, że artykuły mniej ważne nie znajdują odpowiedniego pokrycia dewizowego, o ile eksporter zagraniczny nie zechce poczekać na zapłatę w niewiadomym terminie.

Biuro kontroli dewiz, importu i eksportu zreorganizowało system przywozu. Każdy importer musiał podać ilość i wartość sprowadzonych towarów w poprzednich 3 latach lub w innym wypadku udowodnić ważność i potrzebę swego przedsiębiorstwa. Daty te służyły za podstawę dla dalszego rozdziału dewiz, które przydzielone będą według ustalonego klucza lecz bez gwarancji całkowitego pokrycia potrzeb importera. Niezależnie od tego wydane będą też zezwolenia na nieprzewidziane wypadki, o ile wniosek ma swoje słuszne uzasadnienie. Przydzielone, a nie zużyte kwoty przepadną w terminie

W czerwcu ub. r. stworzone zostało narodowe biuro kontroli cen. W międzyczasie koszty wyżywienia uległy dalszej zwyżce (luty 1937 — 100, lipiec 1947 — 252.2). W związku z tym, narodowy instytut aprowizacji musi stale interweniować w sprawie podstawowych artykułów żywnościowych, których dotkliwy brak się odczuwa. Przeprowadza on wszelki import pszenicy, wysyła ją do młynów i rozprowadza mąkę jedynie między piekarzy, którzy współpracują w utrzymaniu cen. Rząd zamierza nawet rozszerzyć system na rozdział krajowej pszenicy. Olejarnie zobowiązane są 50% swych wyrobów oddawać instytutowi, w zamian za co otrzymują zezwolenia na import kopry, czym także i tłuszcze poddane są kontroli.

Na okres drugiego półrocza 1947 r. ministerstwo ekonomii narodowej wyznaczyło 12.000 sztuk bydła na eksport. Warunkiem eksportu: każda sztuka powyżej 250 kg, nie przekraczając 4 lat.

Dostawa towarów z portu atlantyckiego Baranquilla odbywa się do wnętrza kraju kanałem i wzdłuż olbrzymiej rzeki Magdalena. Połączenie to jednakże zależne jest od stanu wody na rzece i w porze suchej prze-

ważnie nieczynne. Z tego powodu budowa nowej autostrady pomiędzy Barranquillą i stolicą Bogota spowoduje znaczne zmiany w obsłudze zaplecza przez wymieniony port. 40% kolumbijskiego handlu zagranicznego idzie rzeką Magdaleną.

Flota handlowa Grancolombiana zamierza zamówić do obecnie posiadanych 8 statków frachtowych dalszych 6 jednostek po 10.000 ton każda. Flota operuje między Kolumbią, Wenezuelą, Ekuadorem i portami atlantyckimi oraz golfowymi Stanów Zjednoczonych. Transport kawy uskutecznia się przeważnie statkami tego towarzystwa.

WENEZUELA

Mimo posiadanych bogactw naturalnych, Wenezuela zmuszona jest importować 40% żywności. Wpływa to ujemnie na normalizację cen i powoduje brak artykułów żywnościowych. Celem rozwiązania tego zagadnienia, koncern Rockefellerów zobowiązał się wobec rządu wenezuelańskiego do stworzenia szeregu zakładów produkcji żywnościowej, które z biegiem czasu przejdą na własność Wenezueli, a mianowicie towarzystwo rybołówstwa, fabryka wytwarzania mleka w proszku, punkty zbiorowe i rozdzielcze dla żywności i inne przedsiębiorstwa. Należy przypuszczać, że pomoc potężnego koncernu nie wypływa jedynie z sympatii, lecz i nęcą go złoża naftowe, w które kraj ten obfituje.

W celu realizacji swego programu rozbudowy, rząd zakupił 236.000 worków cementu Portland z Niemiec po cenie dolarów 1,18 za worek cif La Guayra.

P E R U

W pierwszych 5 mies. 1947 r. importowano 242.613 ton metr. o wartości 431.812.916 soles, eksportowano zaś 645.949 ton metr. o wartości 393.461.117 soles. Dochody z opłat celnych wyniosły w tym czasie 95.016.523 soles.

W czerwcu odrzucono 76% wniosków na przydział dewiz rządowych w wartości 198.700.000 soles, przyjmując jedynie 24% wartości 61.700.000 soles. Wnioski na wykorzystanie prywatnie zdobytych dewiz uwzględniono natomiast w 99½ procentach (25.700.000 soles). 1 sol — US dolara 0,1538). Wolny kurs dolara stale wzrasta. Wynosił on ostatnio 13,25 soles za 1 dolara, co wskazuje na dewaluację waluty peruwiańskiej.

Ministerstwo Rolnictwa usiłuje zapobiec stale zmniejszającej się produkcji rolniczej i wydało w tym celu 10-letni plan. Za pomocą udzielanej pożyczki przez eksportowo-importowy bank Stanów Zjednoczonych czynione będą większe zakupy sprzętu rolniczego i środków do zwalczania owadów. Peru posiada obecnie tylko 1.401 traktorów. Niski stan zbiorów bawełny spowodowany jest plagą owadów i chorobami roślinnymi.

Sytuacja pszenicy uległa ostatnio polepszeniu. 17.000 ton nadeszło ze Stanów Zjednoczonych, 13.500 ton z Argentyny, która w dalszym ciągu wyśle jeszcze 20 — 25.000 ton. Zeszłoroczne zbiory ryżu wyniosły 80.000 ton.

W pierwszych 6 miesiącach 1947 roku wydobyto 6.800.043 beczek ropy.

BOLIWIA

Obroty handlu zagranicznego wynosiły w roku 1946 dol. 124.742.000, z których dolarów 52.223.000 przypadło na import, dolarów 72.519.000 na eksport. Zmniejszony eksport cyny spowodował deficyt w budżecie państwowym, który dochodzi powyżej 120.000.000 boliwarów (1 boliwar — US dol. 0,0236). Taki stan finansów odbił się ujemnie zwłaszcza na imporcie i tu przede wszystkim na artykułach półluksusowych. Ceny żywności zwyżkowały znacznie, a koszta utrzymania podniosły się w ostatnich 12 miesiącach o 34%.

Wszelkiego rodzaju import wymaga obecnie zezwolenia przywozowego, którego kopię zagraniczny eksporter przedłożyć musi w konsulacie boliwiańskim.

EKUADOR

Stały eksport kakao i rozpoczęcie ładowania ryżu spowodowały dopływ dewiz, tak że sytuacja kredytowa Ekuadoru uległa ostatnio poprawie. Od dalszej korzystnej sprzedaży zbiorów ryżowych zależeć będzie zupełna likwidacja zaległości dewizowych.

Eksporterzy są jednakże w kłopocie, gdyż jedynie mniejsze partie znajdują obecnie zbyt, przewaga zaś towaru mieści się jeszcze na składnicach. Producenci bowiem innych państw sprzedają swe zapasy po niższych cenach na rynkach zasadniczo zaopatrywanych przez Ekuador.

Kraj eksportuje poza tym naftę, kawę, kapelusze tzw. panamskie i drzewo balsa. Importuje natomiast cały szereg rozmaitych artykułów, gdyż własny przemysł mało jest jeszcze rozwinięty. Dewizy znajdują się pod kontrolą państwową. Wszystkie dla kraju potrzebne towary można importować, jednakże dla uniknięcia szybkiego wyczerpania się dewiz zastosowano odpowiednie środki zapobiegawcze w stosunku do importu artykułów zbędnych.

M E K S Y K

Eksport w pierwszej połowie 1947 r. wyniósł 1.744.000.000, import zaś 1.087.000.000 pesos (1 pesos — 0.2058 US dol.). W tym czasokresie udzielono 2.225 zezwoleń na budowę, obliczając wartość obiektów na 98.898.663 pesos.

Po zaprowadzeniu kontroli nad importem, handel i przemysł powróciły do normalnego trybu pracy. Próby zmiany przepisów importowych ze strony kupiectwa spotkały się z silnym oporem sfer rządowych, które uważają przestrzeganie ustawy za rękojmię zwycięstwa w obecnej kampanii zabezpieczenia rezerw dewizowych i uzdrowienia sytuacji finansowej.

W ramach programu nawadniania dalszych 300.000 hektarów pustyni projektowana jest budowa tamy poprzez rzekę Rio del Fuerte, która stworzy zbiornik na 4.000.000.000 metr. sześciennych wody.

Najważniejszym zdarzeniem w dziedzinie ekonomii meksykańskiej był dekret z dnia 11 lipca ub. r., na podstawie którego wstrzymany został import całego szeregu artykułów i podwyższono cło na inne towary celem zahamowania odpływu rezerw dewizowych z kraju. Akcja spowodowana była deficytem handlowym, który osiągnął z końcem maja sumę 545 mil. pesos. Ograniczenia dotyczą między innymi konserw mięsnych, różnego rodzaju mebli, szkła i kryształów, kobierców, bielizny, artykułów kosmetycznych, papieru, samochodów, aparatów radiowych, zegarków. Przewidywane są ulgi w późniejszym terminie, tzn. przejście z całkowitego zakazu na kontyngentowanie wstrzymanych na razie artykułów importowych. Zależnie od wyrównania eksportu z importem nastąpić ma ostateczne przywrócenie wolnego od ograniczeń przywozu. Stworzona została narodowa komsija kontroli importu, składająca się z urzędników ministrestwa ekonomii, skarbu, spraw zagranicznych oraz banku meksykańskiego, której zadaniem jest regulacja wszelkich spraw związanych z przywozem do Meksyku.

Zainteresowani w pierwszej chwili zakupili dewizy i towary, lecz w międzyczasie nastąpiło uregulowanie przepisów, wskutek czego życie gospodarcze powróciło do normy w ramach nowych ograniczeń.

Niezależnie od wewnętrznej trudnej sytuacji gospodarczej, meksykański handel zagraniczny wykazał nadal ożywioną aktywność. Ogólny obrót towarami doszedł w pierwszych 4 miesiącach ub. r. do 1.884.000.000 pesos (w tym samym czasokresie 1946 : 1.281.000.000 pesos).

Eksport wzrósł o 34%, import o 57%, co należy częściowo tłumaczyć zwyżkującymi cenami.

Import pszenicy wyniósł w pierwszych 4 miesiącach 136.000 ton metr. o wartości 68.000.000 pesos, ponieważ zbiory krajowe wyniosły jedynie 425.000 ton metr., które w dodatku z 2.500.000 ton metr. kukurydzy nie wystarczą na wyżywienie ludności. Krajowa produkcja cementu obecnie całkowicie zaspakaja zapotrzebowanie, tak że zaprwoadzono ponownie cło importowe na cement gatunku Portland w wysokości 0,02 pesos za kg brutto (1 US dolar — 4.86 pesos).

COSTA RICA

Posiada obecnie szybkie połączenie z Europą za pomocą holenderskiej linii lotniczej KLM. Pasażer opuszczający stolicę San Jose w sobotę popołudniu, znajduje się już w poniedziałek w jakimkolwiek europejskim miejscu przeznaczenia i może się tak urządzić, aby być w następną sobotę ponownie w Ameryce Środkowej, a przy tym spędzić dwa dni w Europie.

A. Wiatrak.

Rybołówstwo Morskie

NOWY POLSKI TRAWLER RYBACKI

W dniu 29 stycznia podniesiono polską banderę na zakupionym w Anglii trawlerze rybackim „Uran" (ex MMS 1047). Statek otrzymał znak rejestracyjny Gdy 104. Jest to nowoczesna jednostka o napędzie motorowym, wybudowana w roku 1943, konstrukcji drewnianej. Posiada pojemność 299 BRT, 110 NRT. Nowy polski trawler odpłynął na próbne połowy z załogą mieszaną polsko-angielską.

IMPORT SZPROTA ZE SZWECJI.

Spodziewana w dniu 11 bm. pierwsza partia szprotów świeżych ze Szwecji, na skutek, jak podano z Goeteborgu, słabych połowów tej ryby na wodach szwedzkich, została wstrzymana. Jednakże szproty spodziewane są w najbliższych dniach. Umowa przewiduje dostawę 1000 ton dużych szprotów ze Szwecji, 60% tej ilości otrzyma sektor państwowo-spółdzielczy, 40% sektor prywatny. Tylko część (ok. 40%) wejdzie na rynek wewnętrzny, reszta po przerobieniu na konserwy puszkowe (w oliwie), będzie wyeksportowana. Należy życzyć sobie, ażeby ta transakcja zainaugurowała stały dopływ surowca dla nowego przemysłu konserwowego, chociażby w ramach obrotu uszlachetniającego.

KURS SIECIARSKI W TRZEBIEŻY.

Kurs sieciarski w Trzebieży, na terenie M. U. R. Szczecin, wykształcił 15 sieciarzy. Egzaminy odbywają się w bieżącym tygodniu. Liczono się ostatnio z likwidacją kursów w tej miejscowości ze względu na duże koszty. MUR Szczecin, w pełnym zrozumieniu potrzeby istnienia nadal tej pożytecznej placówki szkoleniowej zainteresował nią Izbę Rzemieślniczą i Kuratorium Okręgu Szkolnego. Obie instytucje uznały konieczność trwania nadal kursu sieciarskiego i udzieliły koniecznego subsydium. W ten sposób w Trzebieży, będą nadal kształcić się młodzi sieciarze i sieciarki.

ZRZESZENIE EKSPORTERÓW I IMPORTERÓW miast portowych R. P. otworzyło w dniu 26 ub. m. biuro sekcji, branży rybno-śledziowej w Gdyni, przy ul. Świętojańskiiej 17 w Izbie Przemysłowo-Handlowej. Sekretarzem nowego biura jest ob. Marian Wróblewski.

SZKOLENIE RYBAKÓW.

Z inicjatywy MUR i przy poparciu Ministerstwa Żeglugi, rozpoczęły się kursy rybaków tego rejonu jednocześnie w 12 ośrodkach rybackich. Wykładowcami na tych kursach są pracownicy administracji rybołóstwa, doświadczeni rybacy i zawodowi instruktorzy.

Przedmiotem wykładów na kursach są: motory i ich obsługa, technika połowów, nawigacja, sieciarstwo, ryby morskie i zalewowe, przepisy i zarządzenia ogólne, ochrona ryb. Poza tym wiele prelekcyj na tematy związane z rybołówstwem morskim wygłaszają pracownicy Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie.

USTAWA RYBOŁÓWCZA W NOWEJ SZKOCJI weszła w życie z dniem 1.I.48. i dotyczy wszystkich hurtowników kupców ryb, prowadzących przedsiębiorstwa i fabryki konserw. Zawiera następujące przepisy:

1. każda osoba prowadząca przedsiębiorstwo rybne, wyrób konserw rybnych w puszkach, musi posiadać koncesję na prowadzenie fabryki.
2. zakupujący lub zbierający ryby od rybaków, o ile nie jest to na jego osobisty użytek lub dla sprzedaży wyłącznie detalicznej u niego samego, musi posiadać koncesję kupiecką (zakupu).
3. koncesja roczna na każdą fabrykę lub przedsiębiorstwo skupujące, kosztuje 2 dol., płatne z góry.
4. kara za skup ryby lub prowadzenie „rybnej fabryki" czy też fabryki konserw rybnych w puszkach wynosi 100 dolarów.

Określenie „fabryka rybna" oznacza każde przedsiębiorstwo rybne lub konserwowe, gdzie przyrządza się rybę na pożywienie i obejmuje ono zamrażalnie ryb, przetwórnie oraz wytwórnie tranu rybiego — lecz nie należą tu urządzenia używane jedynie przez samego rybaka do przyrządzania lub wędzenia ryb z własnych połowów, jak również przedsiębiorstwa, które sprzedają ryby wyłącznie detalicznie. Określenie „ryba" obejmują jak i w naszym ustawodawstwie również skorupiaki, wieloryby, foki i inne zwierzęta morskie.

KONFERENCJA RYBOŁÓWSTWA W KANADZIE.

Wyniki układów handlowych zawartych ostatnio w Genewie i surowa polityka rządu kanadyjskiego, wprowadzająca zakazy i ograniczenia importu ze Stanów Zjednoczonych, były w dalszym ciągu przedmiotem dyskusji na obradach konferencji, która odbyła się w Quebec dn. 3 — 5 lutego. Przeprowadzono dyskusję na temat transakcji na rynkach wewnętrznych w celu wprowadzenia środków do uzyskania zwiększonej konsumcji ryb wewnątrz kraju.

RZĄD KANADY ZAKOŃCZYŁ ZAKUPY RYBNE DLA UNRRA.

Poza planowanymi przez Rząd Kanady zakupami rybnymi dla UNRRA na sumę 8 mil. nie przewiduje się żadnych dalszych.

Dnia 24.6. ub. r. Minister Rybołówstwa Kanady, oświadczył, że z 20 mil. przeznaczonych na pomoc w ramach UNRRA dla krajów europejskich osiem mil. będzie przeznaczone na zakup ryby. Program zakupu obejmował do 10 mil. funtów ryby solonej suszonej, do 50.000 skrzyń piklingów, 31.000 baryłek ryby marynowanej, 90.000 skrzyń konserw rybnych z Wybrzeża Atlantyckiego i 700.000 skrzyń śledzi z Wybrzeża Zachodniego.

Nie włączono co prawda do programu wszystkich produktów rybołówstwa wobec istnienia trudności rynkowych w ciągu ub. roku, przyznać jednak trzeba, że ilość i różnorodność produktów nabytych wpłynęła na stabilizację rynku produktów rybnych w Kanadzie. Co będzie w roku bieżącym?

W REJONIE MUR — DARŁOWO

Szczegółowego wyniku połowów z I dekady bm. brak. Z pobieżnych danych można wnioskować, że będą one lepsze niż w dekadzie poprzedniej. Do Darłowa przybył ze Świnoujścia kuter „Św 9" i łowi dorsze w ilości ca 2½ tony z połowu. Z Kołobrzegu natomiast wyrusza na Głębię Bornholmską kuter „Koł 25" badając tamte tereny. Przywozi on z połowu przeciętnie 2 tony dorsza. Jak wspominaliśmy już MUR w Darłowie projektuje kuter ten delegować do prowadzenia badań okolicznych terenów łownych i oczekuje tylko przybycia z Gdyni dalszych zapowiedzianych rybaków. Kwestia połowów próbnych w rejonie MUR Dorłowo rozważana jest również szczegółowo przez M.I.R., który prawdopodobnie pokryje część kosztów takich rejsów badawczych w zamian za niewątpliwie cenne dla rybołówstwa materiały.

POŁOWY BAŁTYCKIE.

W miesiącu styczniu br. złowiono 3.667.641 kg ryb wartości 119.100.105 zł., w grudniu zaś ub. r. — 3.073.817 kg wartości 119.402.636 zł.

Kutry łowiły 18 dni, łodzie mot. 19, łodzie wiosł. 24 dni. Tabor czynny: kutrów 169, łodzi mot. 175, wiosł. 674 kg. Ilość rybaków czynnych 2.962. Straty w sprzęcie wyniosły 4.944.350 złotych.

POŁOWY DALEKOMORSKIE.

W dalszym ciągu trwa okres zastoju w rybołówstwie dalekomorskim. Trawlery rybackie nie zawijają obecnie do naszych portów z rybą, przechodzą bowiem jeszcze okres remontów. Jedyny trawler Ławicy „Pokucie" łowi na morzu Północnym, z wynikiem, jak dotąd nieznanym, rybę białą. Odpłynęły też dwa trawlery „Dalmoru" na rybę białą pod Islandię. Dnia 3 stycznia odpłynął na połowy, żegnany uroczyście trawler „Dalmoru" „Saturnia" jako pierwszy statek tej firmy z załogą wyłącznie narodowości polskiej. Oby załaga ta nie zawiodła pokładanych w niej nadziei i zdała dobrze egzamin w służbie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.

Spodziewane jset w krótkim czasie ożywienie połowów dalekomorskich o ile statki f-my „Ławica" wyruszą jak jest w projekcie na połowy śledzia w Kanale la Manche.

Przy połowach ryby białej wszystkie trawlery będą wyładowywały w portach angielskich. Wymagają tego względy handlowe. W ten sposób szereg trawlerów opuszcza porty macierzyste na okres kilkumiesięczny.

W okresie sprawozdawczym 11 trawlerów „Dalmoru" i 4 trawlery „Ławicy" uprawiały połowy na Morzu Północnym Barentsa, koło Islandii i w Kanale La Manche. Połowy mają być wyładowane w Anglii i Holandii.

EKSPORT.

Wywieziono do Austrii i Czechosłowacji filetów i półfiletów dorszowych ogółem 483.179 kg.

HANDEL.

Sytuacja na rynku dorszowym ma w dalszym ciągu tendencję słabą. Na rynku krajowym zbyt jest w dalszym ciągu raczej mały. Cena obniżyła się do 33—34 zł loco wagon Gdynia Port Rybacki. Do Austrii odchodzi codziennie 3—5 wagonów dorsza patroszonego bez głów. Przewiduje się także w najbliższym czasie eksport półfiletów dorszowych.

PRODUKCJA PAŃSTWOWEGO PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO W STYCZNIU 1948 R.

W m. styczniu 1948 r. Zjednoczone Przetwórnie Rybne przerobiły 87.020 kg ryb, w tym 28.420 kg surowca obcego powierzono do przerobu (dorsz). W ogólnej ilości 58.600 kg surowca własnego, ryby morskie partycypowały ilością 10.470 kg, słodkowodne — 48.130 kg. Wyprodukowano 36.874 kg konserw puszkowych (116.500 puszek) wartości 16.206.000 zł.

	Przewędzono	Zasolono	Konserw	Razem	Ilość zakł. czynnych	Stan zatrud.
Gdynia	250.572	411.861	33.282	695.715	42	1820
Gdańsk	97.951	104.225.	10.902	213.078	17	513
Darłów	8.293	20.622	1.571	29.886	7	228
Szczecin	18.335	—	—	18.335	2	73
Razem	375.151	536.708	45.755	957.014	68	2634

TAKLE DRYFUJĄCE.

Rybacy zwinęli takle normalnie stosowanego gatunku t. zn. zakotwiczone całymi seriami nieopodal brzegów, z powodu nadzwyczaj słabych rezultatów połowu. Sezon taklowy uznano za słaby i cały wysiłek kierowano na przygotowanie się do wiosennych połowów pławniczych. Tym czasem niezrażone pierwszymi niepowodzeniami kutry duńskie powróciły ponownie na połowy łososia. Tym razem nie rozstawiały takli stałych, lecz zastosowały nową metodę t. zw. takle dryfujące. Metoda okazała się skuteczna.

Duńczycy wyruszają daleko w morze i pozwalają haczykom drufować z prądem. Przeciętny połów dzienny na kuter wynosi ca 20 sztuk. Można to uważać za wynik zupełnie zadawalający. Kilku bardziej przedsiębiorczych rybaków z Helu poszło w ślady Duńczyków z dobrym skutkiem. Reszta tym intensywniej szykuje się do połowów wiosennych. System takli dryfujących nie jest naogół dostępny dla rybaków łodziowych, gdyż wymaga dłuższego przebywania na pełnym morzu.

FLĄDRA ZE ZNACZKIEM „P".

Kuter „Hel 65" złowił flądrę ze znaczkiem „P 1624". Jak już podawaliśmy w poprzednich numerach M. B. R. Morskie Laboratorium Rybackie wzywa rybaków do zwracania uwagi na ryby znakowane i przesyłanie samych znaczków wraz z łuską ryby do M. L. R. Za znaczki przewidziana jest premia w wys. 5 koron duńskich.

IMPORT.

W miesiącu sprawozdawczym sprowadzono z Norwegii 2.189.070 kg śledzi.

DZIAŁALNOŚĆ PAŃSTWOWEGO PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO W R. 1947.

W roku operacyjnym 1947 Zjednoczone Przetwórnie Rybne w Gdyni, (obejmujące 8 fabryk konserwowych rybnych na Wybrzeżu, przerobiły 2.608.21 ton surowca morskiego oraz 435,25 ton · surowca słodkowodnego. Z tej ilości surowca wyprodukowano: konserw właściwych — puszkowych — 408,811 kg (102,2% planu), 491,330 kg śledzi solonych, 587.920 kg, innych ryb solonych, 111,840 kg ryb wędzonych oraz 1990 kg tranu.

Wartość tej produkcji wyraża się liczbą 261.379.420.— zł.

SPRAWY RYBACKIE

Kuter „Łeb 8" pozostaje nadal na mieliźnie. Czy otrzyma wkrótce potrzebną pomoc? Być może, ale kiedy, trudno określić. Łeba ma jak dotąd wyjątkowego „pecha" mimo wysiłków ze strony władz rybackich, by zainteresować jej sprawami czynniki kompetentne. Może od pogłębiarki zacznie się poprawa? Sprawa nie wielka i przez to zbyt może bagatelizowana.

NARESZCIE WYCZEKIWANA POGŁĘBIARKA.

Do Łeby przybyła w ślad za „tragicznymi rurami", mityczna jak się wydawało, pogłębiarka. Po pracach przygotowawczych ruszy i przywróci być może niedługo zaniedbany, zamulony port do stanu używalności. Biedni rybacy odetchnęli, ale jeszcze wierzyć nie chcą.

REPARACJA MOLO WE WŁADYSŁAWOWIE.

Do Władysławowa przybył z portu gdańskiego specjalny kran, który ma zapuścić kesony dla naprawy zniszczonego molo. Prace w toku.

CORAZ INNE NIESPODZIANKI I STRATY SPRZĘTU.

Dnia 7.II. kuter „Bór 65" podczas połowu wyciągnął zamiast ryb na powierzchnię morza rozbity niemiecki samolot myśliwski. „Trup" dawnego rozbójnika był w stanie zupełnego niemal rozkładu.

Wyciągając porwaną sieć rybacy rozmienili ponury szczątek na „drobne". Karabiny maszynowe w stanie zrozumiałym oddane zostały Marynarce Wojennej. Inny kuter z tego samego obwodu „Jaś 1" złowił w „sieć rybkę" z gatunku niebezpieczniejszego od złowionego rekina ludojada. Oto po prostu mina czyhająca w falach uwikłała się we włok dorszowy. Konsekwencją był strach, dziura w sieci i t. d. Dorsze podobno były zadowolone. Rybacy natomiast smutni wrócili do portu. Dość już mają niespodzianek tej kategorii. Oby jak najprędzej na naszych wodach wytrzebiony został doszczętnie ten gatunek ryb wojennych.

POGŁĘBIANIE PORTU W DARŁOWIE.

Jak komunikuje biuletyn Służby Hydrograficznej, prace czerpalne przy pogłębianiu portu w Darłowie, dały głębokość 4 m przy wejściu z morza do awanportu, 5 m przeciętnie w nurcie rzeki Wieprz, oraz 3,5 do 4 m u nabrzeży.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Dr **Mieczysław Piekarski**
Kroniki Rynków Kolonjalnych: **Aleksander Wiatrak**

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99, Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Red. nacz. Mgr **K. Zagórny-Kretowicz**

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr **Tadeusz Kaszyński**
Kroniki Szczecińskiej: Mgr **Czesław Piskorski**

Druk. M. Z. G. w Gdańsku, Plac Wałowy 14 — telefon 3.10-61. Wz. Nr 340 — 3000. W-09454.